COMMERCE

ET

TRAITE DES NOIRS

AUX CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE

PAR E. BOUËT-WILLAUMEZ

CAPITAINE DE VAISSEAU

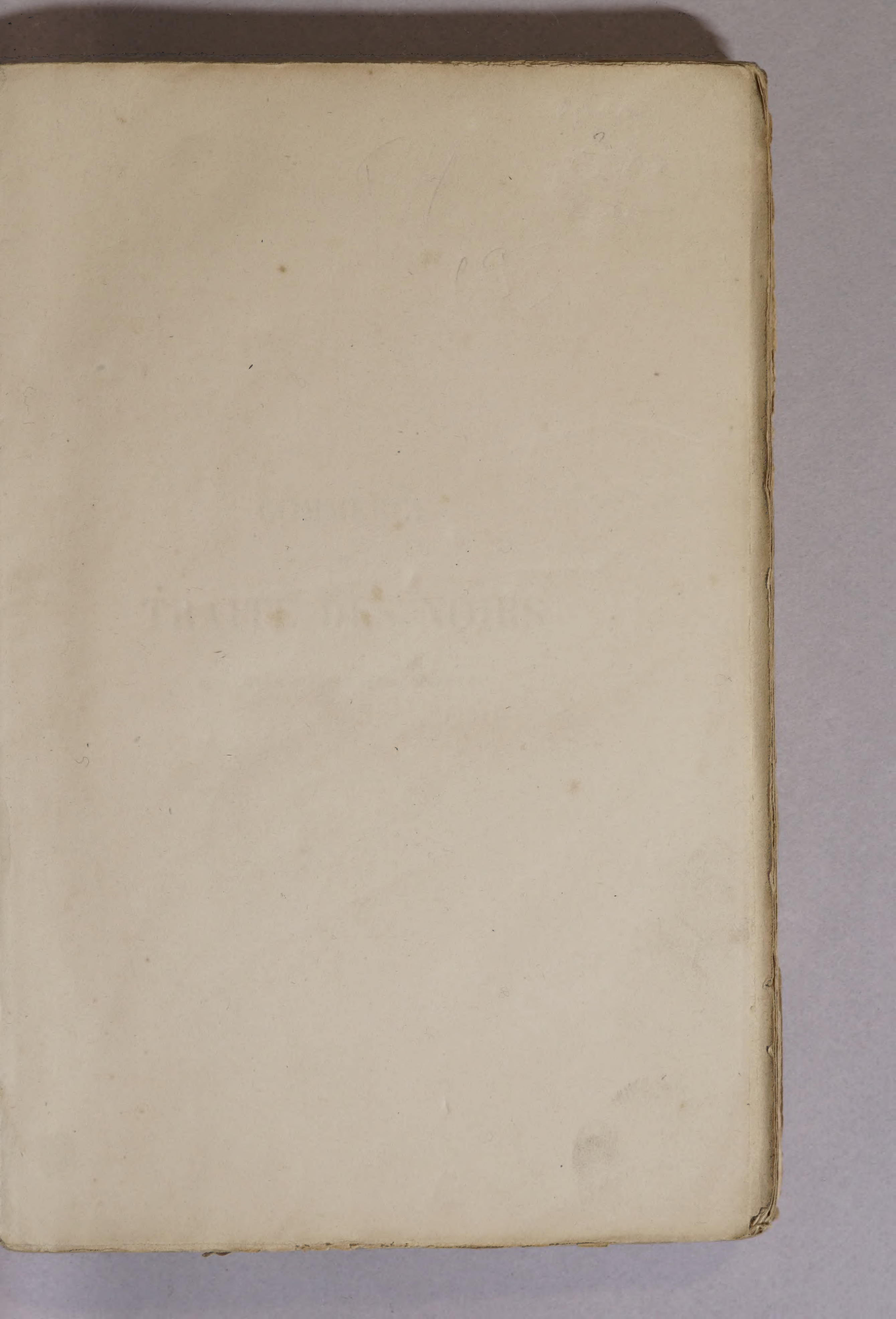
1er JANVIER 1848

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

M DCCC XLVIII


99



COMMERCE

ET

TRAITE DES NOIRS

AUX CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE

COMMERCE

ET

TRAITE DES NOIRS

AUX CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE

PAR E. BOUËT-WILLAUMEZ

CAPITAINE DE VAISSEAU

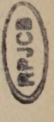
1er JANVIER 1848

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

M DCCC XLVIII

NOTA. La carte particulière du cours du Sénégal et de la Gambie et la carte générale des côtes occidentales d'Afrique, dressées par l'auteur, avec indication des établissements européens, des foyers de traite et des produits africains de toute sorte, ont été intercalées à la fin du volume.



INTRODUCTION.

Les explorations successives qui m'ont permis de réunir les matériaux dont se compose ce volume furent commencées en 1837; à cette époque, je reçus, en même temps que le commandement du brick *la Malouine,* l'ordre de parcourir et d'étudier en détail les côtes occidentales d'Afrique, en prolongeant la terre à petite distance, et mouillant devant les établissements et villages principaux.

Je devais présenter, à la suite de ce voyage, un rapport étendu sur les ressources commerciales du littoral africain et sur les moyens d'en faire profiter nos ports et nos fabriques; un capitaine au long cours, M. Broquant, qui, depuis, a succombé victime du climat d'Afrique, me fut donc adjoint pour étudier plus particulièrement les questions d'échantillons de marchandises.

Bref, en 1839, après des fatigues sans nombre, après de cruelles maladies qui sévirent à bord, l'exploration était terminée; je fis route pour France, et nos rapports officiels, comme les échantillons rapportés sur *la Malouine* furent mis à la disposition des chambres de commerce de Paris et des ports.

Pendant que les notabilités commerçantes de France méditaient sur les conséquences à donner à nos travaux et à nos études, je fis un nouveau voyage aux côtes occidentales d'Afrique; il s'agissait moins cette fois d'étudier le littoral au point de vue commercial qu'au point de vue

hydrographique. En 1841 et 1842, devenu commandant de la corvette-brick *le Nisus* et de la station navale de ces parages, cette étude me devint encore plus facile, et je pus lever ou faire lever par les capitaines placés sous mes ordres quinze plans de détail des rades ou rivières les plus fréquentées, tout en poursuivant activement la surveillance des abus exercés à bord de nos navires de commerce par la croisière anglaise, sous le prétexte des traités de visite.

Dans les années 1843 et 1844 au contraire, pendant lesquelles j'exerçai les fonctions de gouverneur du Sénégal, ce furent mes documents commerciaux qui s'enrichirent à leur tour des faits et observations dont la traite de la gomme, des arachides, etc., avaient été pour moi la source féconde.

Enfin, en 1845 et 1846, je parcourus de nouveau le littoral africain en qualité de commandant d'une frégate à vapeur, afin d'organiser le service de l'escadre chargée d'y exercer seule dorénavant la police du pavillon de France, après l'abandon des traités de visite, cette source continuelle de procédés vexatoires de la part des croiseurs britanniques : je m'attachai plus particulièrement, pendant ces deux années, à étudier en détail les localités où les négriers se livraient à leur criminel trafic, et c'est le résultat de ces études que je consigne dans la seconde partie du présent volume.

Le premier tome de ma publication africaine a déjà paru en 1845, comme annexe des Annales maritimes, sous le titre de : *Description nautique des côtes de l'Afrique occidentale :* à cette époque, il fut mis entre les mains des croiseurs qui partaient pour ces parages comme un *vade-mecum* susceptible de les guider dans les atterrissages, l'appréciation des vents, des courants, etc.; et, en effet, au début des croisières surtout, il fut d'une certaine utilité pour plusieurs officiers qui m'en adressèrent leurs remercîments : puisse ce second volume réunir les mêmes suffrages! Ma publication, comme on vient de le voir, n'est

pas l'œuvre d'un jour, d'une année même; c'est le résumé des études de dix années de campagne sur les côtes les plus malsaines du globe, et où il est sans exemple, je crois, qu'un officier européen, après une aussi longue, une aussi rude épreuve, soit sorti vainqueur du climat, des barres de brisants et des hostilités des naturels. Puisse le fruit d'une expérience acquise au prix de tant d'expéditions aventureuses étendre encore la domination des idées françaises, du commerce français, déjà en progrès[1], sur ces 1,200 lieues de côtes demi-barbares!

1er janvier 1848.

Ed. Bouët-Willaumez,

Capitaine de vaisseau.

[1] Comme on le verra dans le cours de l'ouvrage, ce progrès est tel, que le mouvement commercial de la France dans ses possessions sénégalaises, qui était de 11,832,912 francs en 1840, avait atteint, en 1846, le chiffre de 23,880,139 francs, c'est-à-dire avait doublé en six ans; et que ce même mouvement commercial sur les cinq milles lieues de côtes africaines situées hors de nos possessions, lequel atteignait à peine, en 1840, le chiffre de 1,743,117 francs, montait en 1846 à 10,502,380 francs, somme sextuple de cette dernière.

COMMERCE

ET TRAITE DES NOIRS

AUX

CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.

Nous suivrons la division adoptée dans le premier volume ou volume nautique de la présente publication, et nous classerons dans le même ordre les diverses fractions de côte dont se compose l'ensemble du littoral africain que nous décrivons, savoir :

	lieues.
Côte de Sénégambie, depuis Saint-Louis du Sénégal jusqu'au cap Roxo ou la Cazamance, dont l'étendue est d'environ 80 lieues	80
Côte des Bissagos, depuis la Cazamance jusqu'aux îles de Loss, *idem*	85
Côte de Sierra-Leone, depuis les îles de Loss jusqu'au cap de Monte, *idem*	80
Côte des Graines, depuis le cap de Monte jusqu'au cap des Palmes, *idem*	90
Côte d'Ivoire, depuis le cap des Palmes jusqu'au cap des Trois-Pointes, *idem*	90
Côte d'Or, depuis le cap des Trois-Pointes jusqu'au cap Saint-Paul, *idem*	90
Côte de Benin, depuis le cap Saint-Paul jusqu'au cap Formose, *idem*	115
Côte de Calebar, depuis le cap Formose jusqu'à Cameroons, *idem*	75
Côte du Gabon, depuis Cameroons jusqu'à l'équateur, *idem*	80
Côte de Loango, depuis le Gabon jusqu'à Loango, *idem*	115
Côte du Congo, depuis Loango jusqu'à Ambriz, *idem*	70
Côte d'Angola, depuis Ambriz jusqu'à Saint-Philippe de Benguela, *idem*	95
Côte de Benguela, depuis Saint-Philippe de Benguela jusqu'au cap Négro ou port Alexander, *idem*	70
Étendue totale de ces côtes, non compris les archipels voisins.	1,135

CHAPITRE PREMIER.

CÔTE DE SÉNÉGAMBIE OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE SÉNÉGAL ET LE CAP ROXO OU LA CAZAMANCE.

SÉNÉGAL. — SAINT-LOUIS.

Le fleuve du Sénégal, qui vient se jeter dans l'océan Atlantique, non loin de la ville de *Saint-Louis,* a donné son nom à l'ensemble des établissements français élevés près de ses rives, et dont cette ville est le chef-lieu. Je ne m'étendrai pas géographiquement sur la position de *Saint-Louis,* sur les territoires que baigne le fleuve, sur l'ordre des saisons qu'on y observe, etc.; je renverrai pour tous ces détails au tome I[er] de ma publication, lequel, intitulé : *Description nautique des côtes de l'Afrique occidentale,* a paru, à la fin de 1845, comme volume supplémentaire annexé aux Annales maritimes. Le ministre de la marine, considérant ce premier volume comme le *vade-mecum* de tout marin naviguant le long des côtes d'Afrique, a donné l'ordre d'en tirer à part un grand nombre d'exemplaires, qui se vendent à Paris, au dépôt des cartes de la marine, et dans les ports de guerre ou du commerce, chez les libraires choisis comme correspondants par le directeur général du dépôt : je supposerai donc mes lecteurs déjà familiers avec la situation géographique du Sénégal; du reste, s'ils ne le sont pas, les cartes insérées à la fin du présent volume les mettront à même de se faire une idée de la topographie de notre colonie sénégalaise. Nous ne nous étendrons pas davantage sur l'historique de notre colonie; Les *notices statistiques* sur les *colonies françaises,* publiées par le ministère de la marine, donnent, à cet égard, des détails exacts

et suffisamment circonstanciés : nous y renverrons donc nos lecteurs, afin de ne pas nous exposer à des redites fastidieuses; l'étude des ressources commerciales de la colonie étant d'ailleurs l'objet principal que nous traitons en ce moment, nous les renvoyons également aux *Notices statistiques sur les colonies françaises,* pour tout ce qui touche à l'organisation administrative, militaire et politique de la colonie.

Les dépendances du Sénégal sont fort étendues, puisque parmi elles on compte, non-seulement les possessions françaises situées sur le fleuve, comme Dagana, Richard-Toll, Bakel, etc., mais encore celles extérieures, comme Gorée, Cazamance, les comptoirs de la côte d'Or, et même celui du Gabon, qui en est à 800 lieues. Dans le but de faire une classification plus claire, nous séparerons d'une manière distincte le Sénégal et ses dépendances intérieures de Gorée, qui est en quelque sorte le chef-lieu de ses dépendances extérieures; nous allons donc nous circonscrire d'abord dans l'étude du commerce de Saint-Louis et des rives du fleuve.

Plusieurs personnes ont pensé, et pensent encore, que l'appellation de colonie n'était pas celle qui convenait à notre possession sénégalaise; que le nom de comptoir lui suffisait, puisqu'en fait ses produits ne lui étaient pas propres et se recueillaient sur des territoires plus ou moins soumis à notre domination, plus ou moins rapprochés du fleuve; toutefois, si l'on envisage les notables développements qu'a pris le commerce d'échange depuis quelques années, tant au Sénégal même que dans ses dépendances extérieures, si l'on considère que notre influence dans le pays a grandi en proportion et que notre autorité directe doit tendre à s'augmenter d'une manière analogue parmi les populations riveraines, l'on ne peut refuser à notre possession africaine de l'ouest, fière de son mouvement commercial de 23 millions, triple de celui de la Guyane, sinon l'appellation de *colonie de culture,* du moins celle de *colonie d'échange.*

Et, à ce sujet, il n'est peut-être pas sans intérêt, avant de développer l'ensemble et les détails de ces échanges, de donner une idée des efforts que l'on a tentés naguère pour faire du Sénégal une colonie plus complète, en y multipliant par la culture les produits naturels du sol et y faire naître en même temps les denrées tropicales de tout genre.

Ce fut vers l'année 1820 que commencèrent les débuts de

Essais de culture de denrées coloniales.

culture; le Gouvernement favorisa d'abord celle du cotonnier, arbuste qui croît spontanément au Sénégal, puisque les habitants se vêtent encore des étoffes ou *pagnes* que leur fabriquent les tisserands indigènes. Des primes, des instruments aratoires, furent accordés au planteur des terrains achetés dans le Walo; mais en 1825, après quatre ou cinq ans de soin et d'exploitation, les quatre cantons agricoles, dont les forts de Dagana, Richard-Toll, Faff et Lamsar étaient les chefs-lieux, n'avaient produit que 49,500 kilogrammes de coton égrené, soit 50 tonneaux environ : c'était bien peu, eu égard surtout aux dépenses considérables faites par le Gouvernement et aux avances qu'il accordait sous le nom de primes; un changement de combinaison fut alors introduit dans la distribution de ces primes, lesquelles, retirées à la culture, demeurèrent dorénavant réservées à l'exportation de la denrée. Mais la conséquence presque immédiate de cette mesure fut de faire négliger les plantations de cotonniers par leurs possesseurs, tellement qu'en 1828 la culture du coton était presque partout abandonnée.

Il demeura dès lors évident pour tous que le cotonnier du Sénégal ne pouvait, en raison des frais qu'occasionnaient ses minces récoltes, lutter avec les cotonniers d'Amérique sans l'appui artificiel des primes du trésor. Les planteurs tournèrent alors leurs vues vers l'*indigofère,* arbuste qui croît spontanément au Sénégal, comme le cotonnier; les chimistes du Gouvernement encouragèrent leurs espérances, si bien, qu'en 1826, les cantons agricoles furent semés en indigofères, et des indigoteries bâties dans ces cantons aux frais du trésor colonial. Des agents du Gouvernement, dont plusieurs avaient été employés à cette industrie dans l'Inde, furent chargés de la manipulation des produits, et l'on crut un instant que le Sénégal allait faire concurrence à l'Inde pour la production de l'indigo : mais, au bout de cinq ans, il resta bien établi que l'indigo sénégalais, s'il se rapprochait, quant à la qualité, de l'indigo du Bengale, ne pouvait être obtenu qu'à l'aide d'un prix de revient trop considérable pour lutter avec son similaire de l'Inde : c'était la même cause qui avait fait désespérer de la culture du cotonnier. La culture du caféier, de la canne à sucre, du cannellier, du poivrier, du rocouyer, l'éducation de la cochenille et celle du ver à soie, furent menées de front avec ces deux essais principaux dirigés par l'administration elle-même, et aboutirent aux mêmes résultats.

Insuccès de ces cultures.

Après ces dix années d'expériences agricoles, il fut donc reconnu que l'exploitation des denrées coloniales, si elle n'était pas impossible au Sénégal, ne pouvait du moins s'opérer qu'avec des frais énormes, que ne compensait pas le peu d'abondance des produits obtenus. Parmi les causes premières qui occasionnèrent et ces frais et cette médiocrité dans le chiffre des produits, on doit faire entrer d'abord en ligne de compte l'extrême rareté des pluies, et, par suite, la nécessité d'arrosements continuels; puis, l'action desséchante du vent d'est, ou harmattan, pendant une partie de l'année; la mauvaise qualité du sol en général; les débordements périodiques du fleuve, qui sont loin de féconder la terre comme ceux du Nil et exigeaient d'ailleurs des endiguements très-coûteux; le haut prix de la main-d'œuvre, conséquence naturelle de l'inertie des indigènes quand il s'agit de travaux de labourage, etc., etc. Bref, en 1830, on ne crut plus à la possibilité de couvrir les dépenses des établissements agricoles avec les revenus, et dès lors on supprima définitivement les dernières allocations qui figuraient au budget local pour encouragements à la culture; cette mesure eut pour conséquence de faire abandonner les indigoteries du Walo par les planteurs, ce qui prouva de nouveau combien les chiffres de la production étaient factices, puisqu'après plusieurs années d'essais elles ne pouvaient se soutenir sans les ressources artificielles des primes.

Bien qu'on ait eu à reprocher aux colons plus d'un manque à la bonne foi dans le cours des essais de cultures, et aux agents du Gouvernement une certaine légèreté dans l'appréciation des ressources du sol sénégalais, nous ne nous élèverons pas en censeurs trop rigides contre ces tentatives; loin de là, elles avaient leur source dans un but louable, qui était en même temps d'augmenter le mouvement commercial d'importation et d'exportation de marchandises ou de denrées françaises, et de façonner peu à peu les Africains aux pratiques bien entendues des règles de l'agriculture; ce dernier résultat, source de toute civilisation, on l'eût atteint sans doute peu à peu si le voisinage du Sahara et de ses sables arides, si l'influence de son ciel d'airain n'avaient opposé un obstacle incessant à tous les efforts des colons. Faut-il d'ailleurs en conclure que l'on doive laisser tout à fait inculte le territoire que baigne le Sénégal? Nous ne le pensons pas. La population de ces rives tend à s'augmenter, et cette tendance ne peut que croître, maintenant que les habitudes de

traîte de noirs y sont complétement déracinées, maintenant surtout que la soif du bien-être se développe sensiblement chez ces populations indigènes, conséquence toute naturelle du frottement civilisateur des Européens et de leurs transactions commerciales. Il y a donc toujours lieu de tourner les vues de ces populations vers l'exploitation de leur sol, l'élève des bestiaux, etc., etc.; sans en recueillir de grands bénéfices, elles y trouveront du moins une source de bien-être et d'aisance que des habitudes de vagabondage et de fainéantise ne leur donneront jamais; et si nos fortins du Walo, auxquels est venu s'ajouter celui de Merinaghène, ne doivent plus être, comme jadis, des centres de plantations de denrées coloniales, ils peuvent du moins, devenus chefs-lieux de cantons ruraux, protéger les récoltes des denrées indigènes et les propriétés des peuplades noires contre la rapacité de leurs chefs et des Maures vagabonds.

Abondance des produits des mimosas ou arbres à gomme du Sénégal.

Nous venons de voir que la grande sécheresse du climat, et par suite du sol sénégalais, avait été une des principales causes d'avortement pour les cultures de denrées coloniales tentées sur les rives du fleuve; mais, pendant que la main des hommes cherchait vainement à lutter contre l'action desséchante du vent d'est ou de l'harmattan, ce même vent d'est que les planteurs ont dû maudire souvent, n'en continuait pas moins, sans frais aucuns, sans culture, à faire produire au *mimosa*, gommier du désert, cette denrée si rare dans toute l'étendue de notre globe, que le Sénégal est presque le seul pays où elle se trouve en grande quantité. La gomme, en effet, se recueille avec d'autant plus d'abondance dans les trois forêts principales de *Sohel*, d'*Hel-Hiebar* et d'*Al-Fatack*, situées toutes trois sur la rive droite du fleuve, conséquemment dans le Sahara, que le vent d'est a été plus continu, que son action desséchante s'est fait sentir plus tôt, et a duré plus tard dans toute l'étendue du territoire sénégalais; si, au contraire, il règne une trop grande humidité pendant la saison sèche, ou quelques-unes de ces petites pluies comme en désirent les planteurs des denrées coloniales, la récolte est alors grandement compromise : on le voit donc, le produit le plus abondant du Sénégal, celui qui dépasse à lui seul la valeur de tous les autres réunis, exige pour prendre du développement des conditions de température et de sol essentiellement opposées à celles que nécessitent la plupart des cultures : c'est donc une espèce de compensation pour l'insuccès de ces dernières.

pour le fret une valeur totale de ... à raison de ... par [illegible]
et pour le montant du prix d'achat ... à raison
de ... par barrique. Les [illegible] se faisant en
marchandises, un [illegible] pour les ... de la valeur, est
une exportation pour la France de ... en guinées
de Pondichery ou produits de fabrique française. De plus
c'est une ressource nouvelle pour le pays et un avantage immense
surtout [illegible] au moment où l'émancipation a jeté
[illegible] grand nombre de personnes, hommes et femmes [illegible]
leur [illegible] en dehors de leurs anciennes occupations, de procurer [illegible]

Escales ou marchés de gomme.

Comme nous l'avons déjà dit dans notre premier volume, la gomme est recueillie dans les forêts par les *Maures* et portée dans les *escales*, ou marchés de gomme ouverts sur les rives du fleuve pendant six à sept mois de l'année, aux points connus sous le nom d'escale des Darmankours, escale du Désert ou des Trarzas, escale du Coq. La première est à 24 lieues de distance de Saint-Louis, la seconde à 25 lieues, et la troisième à 50 lieues environ.

Traite de la gomme.

La traite de ces escales s'ouvre généralement dans les premiers jours de janvier ou de février, suivant que la première récolte, donnant lieu à la petite traite, semble devoir être fructueuse ou tardive; elle se ferme, soit en fin de juillet, soit à la mi-août, suivant les phases de ce genre qu'a subies la seconde récolte. Avant ou après ces récoltes, nul ne peut traiter de la gomme dans le fleuve sous peine d'encourir certaines peines de police locale; cette mesure salutaire est adoptée pour éviter que ce produit échappe à la surveillance de l'autorité de l'escale et, par suite, à la redevance dont il est frappé, tant dans l'intérêt du trésor et des traitants eux-mêmes que dans celui du chef maure qui dirige ses tribus vers l'escale. La traite de la gomme se fait par l'intermédiaire d'indigènes patentés *ad hoc* et désignés sous le nom de *traitants;* elle est interdite aux négociants européens, qui, de leur côté, établis à Saint-Louis, sont les bailleurs des marchandises avec lesquelles ces traitants opèrent leurs transactions aux escales.

Ces marchandises consistent principalement en pièces de guinées ou toiles en coton de l'Inde[1], teintées en bleu, que Pon-

[1] ORDONNANCE DU ROI *relative aux toiles de l'Inde, dites* guinées, *susceptibles d'être expédiées au Sénégal.* (18 mai 1843.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 24 de la loi du 8 floréal an XI, qui admet en entrepôt, par le commerce du Sénégal, les toiles de l'Inde dites *guinées;*

Vu l'article 6 de la loi du 17 mai 1826, qui soumet à un droit de 5 fr. par pièce, à la sortie des entrepôts, pour le Sénégal, toutes celles de ces toiles qui n'ont pas été importées *directement* par des navires français;

Considérant que, pour assurer le développement et la régularité des transactions commerciales au Sénégal, il est nécessaire de déterminer le poids et les dimensions des guinées de l'Inde susceptibles d'y être expédiées;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État au département de l'a-

dichéry fournit à très-bas prix à nos négociants du Sénégal ; bien que nos villes manufacturières de France ne puissent entrer en lutte, quant au prix, avec les industriels indiens, cependant quelques-unes d'entre elles, et en première ligne *Rouen*, commencent à jeter une assez grande quantité de cotonnades sur les marchés du Sénégal, sinon comme étoffes ordinaires, du moins comme étoffes de luxe très-recherchées ; les indigènes commencent d'ailleurs à comprendre que la beauté et la solidité du tissu compensent souvent la différence de prix qu'ils sont obligés d'y mettre.

La pièce de guinée est donc, en quelque sorte, l'unité mo-

griculture et du commerce, au département de la marine et des colonies et au département des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. — A partir du 1er octobre prochain, les toiles de l'Inde dites *guinées* ne pourront être extraites des entrepôts français à la destination de Saint-Louis (Sénégal) que lorsqu'elles pèseront, par pièce, au moins 2 kilog. 30 décag. et mesureront au moins 16 m. 50 centim. de longueur sur 1 mètre de largeur.

Art. 2. Nos ministres secrétaires d'État au département de la marine et des colonies, au département des finances et au département de l'agriculture et du commerce, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Fait au palais de Neuilly, le 18 mai 1843.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi : *le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce,*

Signé L. Cunin-Gridaine.

Ordonnance du Roi qui modifie celle du 18 mai 1843, relative aux toiles de l'Inde dites guinées.

Au château d'Eu, le 1er septembre 1843.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Vu l'article 24 de la loi du 8 floréal an xi, et l'article 6 de la loi du 17 mai 1826, relatifs à l'admission des toiles dites *guinées*, pour le commerce du Sénégal ;

Vu l'ordonnance du 18 mai 1843, qui a réglé le poids et les dimensions desdites guinées ;

Ayant égard aux observations qui nous ont été soumises par plusieurs chambres de commerce relativement à l'application de ladite ordonnance ;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État au département de

grandes exploitation, dirigées par des Européens. Les avances de fonds, les frais d'exploitation, la main d'œuvre très chère surtout en comparaison du travail fait par les ouvriers, rendraient à coup sûr de semblables entreprises ruineuses. Mais si une pareille tentative ne peut être faite, il y a un moyen qui réussirait infailliblement et qui dans tous les cas n'entraînerait que des dépenses, qui auraient toujours leur utilité, car elles serviraient à asseoir notre influence dans le fleuve, à faire respecter [illegible] si souvent insultée par les Toucouleurs et autres peuples riverains, et à protéger nos nationaux contre les meurtres et les pillages qui se renouvellent

nétaire au Sénégal : aussi, dit-on, la gomme est à 20 ou 25 ou 30 ou 40 dans le fleuve, ce qui signifie que la pièce de guinée se vend 20 ou 25, 30 ou 40 livres de gomme.

Cette locution n'est pas, d'ailleurs, tout à fait exacte, parce que, dans un marché conclu entre les Maures, vendeurs de gomme, et les traitants, vendeurs de la guinée, il entre, en outre, d'autres éléments d'échange, lesquels consistent en mélasse, miroirs, coffrets, etc., etc. Ces objets sont, en quelque sorte, des appoints qui s'ajoutent aux pièces de guinée sous le nom de *bagatelles* ou de *un* de tout; mais leur valeur étant minime, comparativement à celle des ballots de guinée avec les-

l'agriculture et du commerce, au département de la marine et des colonies et au département des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les dispositions de l'ordonnance du 18 mai 1843 s'appliqueront exclusivement au commerce de la traite de la gomme sur les rives du Sénégal.

Art. 2. Chaque pièce de guinée expédiée des établissements français de l'Inde, et destinée à ce commerce, sera revêtue dans lesdits établissements d'une marque ou estampille, dont la forme sera déterminée par l'administration locale, et qui indiquera le poids et les dimensions du tissu.

La marque ou estampille sera reconnue, et une contre-vérification sera faite par les employés du service des douanes en France, à l'arrivée des guinées dans les entrepôts.

Art. 3. Une commission instituée à Saint-Louis (Sénégal), et nommée par le gouverneur, sera chargée de veiller à ce qu'il ne soit admis pour la traite de la gomme que les seules guinées, de quelque origine qu'elles soient, ayant les conditions requises.

Art. 4. Il est interdit de confondre dans les mêmes balles des guinées estampillées avec des guinées qui ne le seraient pas.

Ces dernières pourront être expédiées pour l'entrepôt de Saint-Louis (Sénégal), mais seulement en balles ou colis distincts et séparés.

Art. 5. Toutes contraventions aux dispositions de la présente ordonnance et à celles de l'ordonnance du 18 mai 1843 seront punies des peines déterminées par l'article 20 de l'ordonnance du 15 novembre 1842.

Art. 6. Les dispositions de la présente ordonnance, ainsi que celles de l'ordonnance du 18 mai 1843, seront exécutoires à partir du 1er octobre 1844.

Art. 7. Nos ministres secrétaires d'État au département de la marine et des colonies, au département des finances et au département de l'agriculture et du commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi : *le Ministre Secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce.*

Signé L. Cunin-Gridaine.

une lheureusement pour les uns ~~et finissent [illegible]~~
~~[illegible] ayant pour la production dû à prévenir~~
Les essais de culture faits soit par les Européens soit par les indigènes de St Louis n'ont pu réussir et une des causes principales a été la cherté de la main d'œuvre, c'est donc à ~~[illegible]~~ cette cause qu'il faut l'attribuer. Pour cela il faut faire travailler les nègres eux-mêmes pour leur compte particulier, et faut qu'ils soient tout à la fois les producteurs et les travailleurs. L'exemple de la culture des arachides donne la preuve la plus évidente de la possibilité d'arriver à ce résultat. Toutes les arachides, presque sans exception, qui actuellement viennent sur le marché de St Louis, ne sont cultivées et amenées que par les [illegible]

quels on les livre, l'on n'en tient même pas compte dans le *langage de bourse* usité aux escales de gomme et à Saint-Louis.

La traite de la gomme, ouverte actuellement à une concurrence réglementée, a subi bien des phases successives de privilége et de liberté depuis que nous possédons le Sénégal. Il n'est pas sans intérêt, et il est peut-être instructif pour les partisans des idées de privilége commercial, d'analyser ici rapidement les résultats qu'a donnés l'application de ces dernières, comparativement à ceux qu'on a recueillis en adoptant des principes de concurrence illimitée d'abord, et sagement réglementée ensuite.

Création de compagnies privilégiées pour le commerce du Sénégal.

Ce fut en 1626 que se forma la première association privilégiée de marchands de Dieppe et de Rouen pour exploiter le commerce du Sénégal et du bas de la côte. En 1664 elle est ruinée et vend son privilége et ses établissements à une seconde compagnie, qui se met à faire la traite des noirs pour changer la face des affaires. Malgré sa cupidité poussée à l'excès elle ne réussit pas mieux, et le conseil du Roi l'oblige à vendre son privilége, en 1673, à une troisième compagnie; toutefois, à cette époque, le Gouvernement commençait à avoir déjà l'instinct de la liberté du commerce, et rendit momentanément la troque libre depuis le Cap-Vert jusqu'au cap de Bonne-Espérance. Malgré les nombreuses opérations de traite de noirs, cette compagnie, qui s'était soutenue mieux que la précédente, finit cependant par avoir le même sort que les autres, et fut obligée de vendre son privilége, en 1681, à une quatrième compagnie, laquelle, ruinée à son tour, la vendit à une cinquième compagnie en 1694. Cette dernière, malgré l'habileté de M. Brüe, ne put se maintenir que jusqu'en 1709, époque à laquelle, accablée de dettes et de procès, elle fut forcée par le Roi de vendre son privilége et la concession. La sixième compagnie lui succéda et chargea M. Brüe de diriger ses affaires; grâce à l'intelligente activité de cet homme remarquable, elle fit d'assez bonnes affaires jusqu'en 1718, époque à laquelle, recevant des offres de la compagnie des Indes, elle lui vendit son privilége exclusif et perpétuel jusqu'au cap de Bonne-Espérance. C'était le septième privilége depuis l'ouverture des transactions du commerce français avec l'Afrique occidentale; le Gouvernement, qui ne pouvait comprendre la cause des désastreuses affaires de toutes ces compagnies et en cherchait sérieusement

Leur insuccès.

du Cayor. Le nouveau régime d'échange a fait ouvrir des relations commerciales suivies avec ce pays qui jusqu'à lors n'avait eu que des rapports d'affaires insignifiants avec St Louis, il a fait [illegible] chez ces peuplades sauvages des idées de bien-être qui devront [illegible] nécessairement des progrès à la civilisation. Le Walo, pays qui en si peu d'années est venu apporter au commerce de St Louis ses produits si avantageux pour lui, ne forme pas la 10ème partie des contrées qui bordent les rives du Sénégal. Il est situé à l'embouchure de ce fleuve et ne lui est pour ainsi dire pas riverain, et les autres pays que le Sénégal arrose, qui appartiennent en grande partie à la France par des traités qui aujourd'hui devraient être français, n'ont encore fait aucun progrès et sont moins sous notre domination qu'ils ne l'étaient

le remède, non-seulement rendit le privilége perpétuel, mais encore voulut bien accorder au directeur général tous les pouvoirs civils et militaires, afin que l'administration eût plus d'ensemble. Cette compagnie universelle, grâce à la protection royale dont elle était entourée et aux hommes éminents qu'elle avait à son service, avait mieux réussi que les précédentes jusqu'en 1758, époque où les Anglais prirent le Sénégal et Gorée; cette île nous fut rendue en 1763, et le Sénégal fut repris par M. de Lauzun le 30 janvier 1779. En 1786 une compagnie de négociants se forma donc de nouveau avec le titre de compagnie de la gomme; malgré une subvention de 500,000 francs et une extension de privilége commercial jusqu'au bas de la côte, en 1790 cette compagnie était expirante : c'était la neuvième création privilégiée de ce genre. Mais les principes commerciaux de la France allaient s'asseoir sur d'autres bases, la révolution commençait à faire prévaloir des idées plus favorables à l'extension du commerce: ainsi, le 23 juin 1791, l'Assemblée constituante déclara le commerce du Sénégal libre pour tous les Français; la gomme, qui, communément, valait 25 centimes la livre en Afrique, s'éleva aussitôt et successivement à 50 centimes, à 75 centimes et à 1 franc.

La liberté de commerce est proclamée au Sénégal par décret de l'Assemblée constituante.

Faute de documents officiels nous passons par-dessus les vingt-huit années qui séparent ce décret de l'assemblée constituante de l'année 1818, époque de la reprise de possession de notre colonie du Sénégal.

En 1818, la libre concurrence s'établit et dura sans interruption jusqu'en 1833; à cette époque, les importations en *guinées* sur la place avaient déjà dépassé sans doute le chiffre nécessaire, car, pour prévenir les écarts de concurrence et l'avilissement du prix de la guinée, on imagina le *compromis,* dont le régime fut, depuis lors, invoqué et appliqué itérativement. Le régime du compromis consiste dans la fixation d'un minimum de prix pour la vente de la guinée, et tous les traitants y sont assujettis; il est accompagné de mesures coercitives et de juridictions exceptionnelles: son but est d'empêcher les traitants d'acheter la gomme à trop vil prix, ce qui ne leur arrive que trop souvent quand ils sont en proie à cette fièvre de traite qui a souvent causé leur ruine; mais ce régime, auquel s'astreint le traitant honnête homme, n'est que trop souvent éludé dans l'application par le traitant sans bonne foi; la balance cesse alors d'être égale

Le compromis.

pour tous : aussi l'a-t-on qualifié parfois, et non sans motif, de *manteau de fripon*. Bref, plus ou moins bien observé, le compromis fut appliqué dans l'année 1833; en 1834, la guerre éclata avec une partie des Maures du fleuve, et l'on ne crut pouvoir garantir la sécurité du commerce avec l'autre partie qu'en le confiant à une société privilégiée : c'était là une situation exceptionnelle; aussi, en 1835, la paix s'étant conclue, cette société ne put soutenir la concurrence avec les particuliers, et voulut se dissoudre elle-même; en 1836, la libre concurrence exista donc sans société; en 1837, cette libre concurrence fut assujettie de nouveau à la mesure du compromis; arrêtons-nous un instant à cette époque dans l'examen des phases commerciales de la colonie et recherchons un peu ce qu'était devenu, sous le régime de liberté à peu près absolu, ce même commerce que nous avons vu se soutenir avec tant de peine, pendant près de deux siècles, sous le régime des compagnies privilégiées; et remarquons que ces compagnies privilégiées se livraient en même temps aux opérations si lucratives de la traite des noirs.

En 1818, le mouvement commercial de la colonie dépasse à peine 2,000,000 de francs; en 1832, il a plus que doublé, et atteint le chiffre de 5,000,000; dans les cinq années qui suivent, ce mouvement commercial, quoique restreint assez souvent par la mesure exceptionnelle du compromis, suit le rapide essor que lui a imprimé le régime de liberté des quatorze années précédentes : aussi le voyons-nous, en 1837, atteindre le chiffre de 12,000,000, c'est-à-dire sextupler en moins de vingt ans[1].

Accroissement dans le commerce et la prospérité du Sénégal, depuis la reprise de possession de la colonie, sous le régime de liberté commerciale.

Si nous jetons les yeux maintenant sur l'état comparatif de la population et de la prospérité matérielle de la colonie au début et au terme de ces vingt années, nous voyons qu'en 1818 il y avait 6,000 âmes à Saint-Louis, et qu'en 1837 la statistique en accusait 13,000; qu'en 1818 il y avait à peine quatre ou cinq négociants, une quarantaine de traitants, et peu ou

[1] Ces chiffres sont empruntés aux statistiques officielles; mais il est juste de remarquer que les éléments d'évaluation de ce mouvement commercial sont devenus progressivement plus réguliers et plus complets, en sorte que les termes de comparaison ne sont peut-être pas d'une exactitude rigoureuse. On peut admettre qu'en 1818 les exportations et les importations réunies dépassaient réellement 2 millions de francs. Quoiqu'il en soit, l'accroissement a été considérable, et c'est ce qu'il s'agissait ici de bien constater.

De ces conventions, il ne nous demeurait que de les protéger contre les incursions et les pillages des Maures habitans de la rive droite. Cette protection nous est devenue même par années, il a été obligé d'aller la demander aux Maures eux-mêmes, à leurs ennemis qui les pillent et par leurs exactions les empêchent de tenter aucune culture. Il faudrait prendre les mesures nécessaires pour assurer aux habitants du Walo cette protection qui leur a été promise. Pour cela il faudrait ~~[illegible]~~ des postes fortifiés dans le Walo et les mettre en état de faire respecter par les Maures les traités qu'ils ont fait avec nous et par lesquels ils se sont interdits toute excursion dans le Walo. A l'abri de ces postes des cultures pourraient être entreprises par les gens du Walo en toute sécurité, un nouveau débouché s'ouvrirait tant pour les marchandises françaises que pour les habitants de St Louis.

point de marchands, tandis qu'en 1837 on comptait trente négociants, cent cinquante traitants, dont vingt très-riches relativement, et des boutiques de marchands ouvertes dans toutes les rues; qu'en 1818 il y avait à peine quelques tisserands, une misère assez générale, inertie et incapacité dans la population indigène, et qu'en 1837 il y avait sept cents artisans, trois mille laptots; et que l'aisance et les idées d'industrie avaient remarquablement progressé dans toutes les classes de cette population; qu'en 1818 on comptait à peine cinquante habitations bâties, et qu'en 1837 on en comptait mille cinq cents, dont trois cents maisons; et cependant les loyers avaient doublé de valeur: tels étaient les grands progrès industriels et commerciaux; telle était la prospérité publique dont notre colonie sénégalaise, que l'on a vue végéter, deux siècles durant, présentait le spectacle après vingt ans de jouissance de la liberté commerciale; mais ce qui prit une extension non moins digne de remarque, ce fut le commerce de cuirs, d'or, de cire, de morfil, etc., etc., lequel vint à s'ajouter à celui de la gomme, et couvrit les divers bras du fleuve d'une foule de petits bateaux plats montés par des patrons et des laptots, ou matelots noirs, connus sous le nom de *marigotiers;* ces bateaux multiplièrent en toute saison, mais surtout à l'époque de la crue des eaux, des relations commerciales avec les peuplades qui habitent les deux cents lieues de rives du Sénégal, et donnèrent au fleuve ce mouvement et cette activité dont la libre concurrence est toujours la source féconde.

Imprévoyance des négociants dans les combinaisons relatives au chiffre de l'importation des guinées.

Toutefois, au milieu de cette prospérité, l'imprévoyance des négociants commençait à grossir démesurément le chiffre des importations de *guinées* dans la colonie, et par suite celui du *stock*, ou guinées invendues dans les magasins : aussi une partie des 138,000 pièces de guinées, importées dans la colonie en 1837, restèrent-elles entre les mains des négociants (et c'était là une des conséquences du compromis), ce qui n'empêcha cependant pas l'importation des guinées de 1838, dans la colonie, d'atteindre le chiffre énorme de 240,000 pièces; ce chiffre vint naturellement s'ajouter à celui des guinées invendues; or, quand l'on songe que le chiffre des guinées importées dans la colonie avait toujours été au-dessous de 100,000 pièces jusqu'en 1836, on dut, dès ce moment, prévoir la crise commerciale qui se préparait; on dut prévoir aussi que la classe commerçante la

moins capable d'établir des combinaisons de hausse et de baisse, hors des escales, c'est-à-dire celle des traitants indigènes, en serait la première victime; c'est aussi ce qui arriva : les traitants, en effet, peu au courant de cet encombrement de guinées dans les magasins de Saint-Louis, achetèrent de la guinée au prix à peu près habituel; mais cette marchandise se trouva affluer en telle quantité aux escales du fleuve, souvent apportée à ces mêmes escales par les négociants eux-mêmes, que les traitants furent obligés de baisser leurs prix, et le firent d'une manière déraisonnable: ainsi donc, la même guinée qu'ils avaient achetée d'avance pour 21 kilos de gomme la pièce au négociant, ils la donnèrent au marchand maure pour 15, 16 et 17 kilogrammes de gomme; c'était une singulière manière de faire des affaires: ce n'était plus du commerce, c'était une épidémie de cette fièvre de traite, qui atteint parfois les Sénégalais, comme nous l'avons dit plus haut; et, cependant, la récolte était d'une abondance telle, que le Sénégal n'en avait jamais offert d'exemple, puisqu'elle avait atteint le chiffre de 4,000,000 de kilogrammes.

Crise commerciale qui en est la conséquence.

En 1839, même abondance de récolte ou à peu près ; importation de 138,000 pièces de guinée; *compromis* tarifant la pièce à 30 kilos de gomme; mais l'encombrement des guinées est tel, que le compromis, digue impuissante contre le torrent des importations, est éludé partout, et par tous.

En 1840, libre concurrence; le stock de Saint-Louis, résultat des importations des années précédentes, est encore énorme, et cependant 109,000 pièces de guinée, provenant des commandes faites antérieurement dans l'Inde, viennent l'augmenter outre mesure ; d'un autre côté, les négociants, sachant que celui des entrepôts français est également considérable, et que cette marchandise a éprouvé une baisse de 50 pour cent dans nos ports, s'empressent de prodiguer la guinée aux mains des traitants, et ceux-ci l'acceptent, les simples qu'ils sont, à des prix qu'ils eussent dû prévoir trop élevés pour la concurrence effrénée dont les escales du fleuve allaient devenir le théâtre ; bien plus, les négociants se font eux-mêmes expéditeurs, et arrivent aux escales pour acheter de la gomme en concurrence avec les traitants auxquels ils ont livré la guinée ; ces derniers, qui ne tenaient leurs marchandises que de seconde main, devaient naturellement succomber : ils succombent en effet, et reviennent à

Saint-Louis, écrasés de dettes qu'on enregistre sur le *livre noir* ou compte courant de la situation du commerce indigène avec le commerce européen ; et cependant cette crise eût été bien plus grave encore si les récoltes de ces trois années n'avaient atteint, en moyenne, le chiffre anormal de 3,500,000 kilogrammes! On le voit donc, l'imprévoyance des négociants d'une part, celle des traitants de l'autre, dans leurs combinaisons d'envois de marchandises de nos ports, d'achat de guinées à Saint-Louis et d'achat de gomme aux escales, furent les causes de cette crise, dont les traitants indigènes furent en définitive les victimes.

Les traitants sont victimes de la crise commerciale, malgré l'abondance des récoltes.

Mais poursuivons :

En 1841, la traite s'ouvre sous le régime de la concurrence d'abord; mais un compromis lui succède, et avec lui, cette fois, un cortége de pénalités suffisantes en apparence pour arrêter les fraudeurs dans leurs tentatives; mais ce fut en vain : comment en effet empêcher un traitant de vendre la guinée au Maure, en apparence, au prix convenu, mais en réalité à un prix rendu plus onéreux par les livraisons de guinée qu'il s'engage à lui faire plus tard à Saint-Louis? C'est là l'éternel et excellent argument qu'on pourra opposer, de tout temps, à la mesure du *compromis*.

Bref, la récolte de gomme de 1841, moins forte que celles des années précédentes, vient encore augmenter les embarras des traitants, lesquels se débattent en vain pour se libérer de leurs dettes : le total de ces dernières, à la fin de 1841, montait au chiffre approximatif de 2,500,000 francs! Pour sortir de cet état fâcheux, qui, en ruinant les indigènes, entravait la liberté d'action de la classe la plus utile et la plus intéressante de la population coloniale, l'intervention du gouvernement métropolitain fut sollicitée ; la métropole intervint en effet, et le gouverneur du Sénégal, M. Montagniès de la Roque, capitaine de vaisseau, fut investi, par ordonnance royale, du pouvoir sinon de créer un privilége commercial, du moins « de prendre des mesures pour encourager les opérations du commerce et pour favoriser ses progrès, et de régler le *mode*, les conditions et la durée des opérations commerciales avec les peuples de l'intérieur de l'Afrique, etc. »

Le ministère ayant joint à l'envoi de l'ordonnance royale un projet d'association commerciale, élaboré précédemment par l'administration de la colonie, le gouverneur se considéra comme

suffisamment autorisé à mettre ce projet à exécution, sans en référer de nouveau au département de la marine; après l'avoir fait reviser par le conseil général, il le rendit exécutoire par arrêté en date du 14 avril 1842.

Création d'une association coloniale privilégiée pour la traite de la gomme.

Le but de cette société était, d'ailleurs, fort louable en lui-même : sûre de monopoliser le commerce de la gomme et de payer cette dernière aux Maures le prix qu'elle voudrait, la société devait ensuite partager ses bénéfices entre tous les Sénégalais sociétaires, dont les traitants obérés faisaient naturellement partie; et l'on calculait qu'au bout de cinq ans la part de ces derniers leur eût permis de se libérer complétement de leurs dettes envers les négociants de la colonie. Mais, indépendamment de la diminution qu'une pareille association eût apportée dans le mouvement commercial de la colonie, et du trouble qu'elle eût sans doute occasionné dans nos relations avec les Maures, cette association était, par le fait, une société privilégiée : car, bien que composée du plus grand nombre possible de Sénégalais, elle n'en circonscrivait pas moins pour cinq ans le commerce de la colonie dans les mains des colons, soit négociants, soit traitants, soit habitants, excluant de ce commerce tous autres Français métropolitains auxquels l'envie serait venue de franchir les mers et de venir s'établir à Saint-Louis, comme cela arrivait tous les jours; un pareil système devait naturellement alarmer vivement le commerce de la métropole, d'autant plus que, tout en violant les principes de liberté commerciale proclamés en France depuis la révolution, il menaçait d'une grande diminution le chiffre des marchandises importées de nos ports; rien, en effet, n'est plus nuisible au mouvement commercial et industriel que le monopole, dont la règle constante est d'accaparer beaucoup de produits en échange de peu de marchandises; aussi la nouvelle de l'arrêté du Gouverneur portant création de cette société privilégiée fut-elle reçue dans les ports avec force réclamations improbatives; d'un autre côté, plusieurs négociants de France, intéressés par-dessus tout à voir la classe des traitants obérés se libérer de ses dettes, se déclarèrent les champions de l'association : une lutte active commença donc, dans les journaux de la métropole ou dans des pétitions adressées aux Chambres, entre les deux partis rivaux, de France et du Sénégal; pour y mettre un terme, le ministère réunit, sous la présidence éclairée de M. Gautier, pair de

Lutte entre les partisans des idées du privilége et les partisans de la libre concurrence pour la traite des gommes.

France, une commission[1], composée des diverses notabilités administratives et de membres des chambres de commerce, laquelle était chargée de concilier des intérêts si divers par telle mesure qu'elle jugerait convenable de proposer à l'action gouvernementale. Nous ne nous étendrons pas sur les travaux de cette commission, travaux exposés avec une grande lucidité par les procès-verbaux de M. Mestro, son secrétaire, et dans le rapport lumineux de M. Gautier, son président; nous ne pouvons mieux faire que d'y renvoyer nos lecteurs : bref la conséquence de cette réunion officielle fut l'abrogation de l'arrêté portant création de la société privilégiée du Sénégal, et le rétablissement de la libre concurrence dans le commerce de la gomme. Mais ce régime de liberté, proclamé par l'ordonnance[2] du 15 novembre 1842, était limité par certaines mesures dont voici les principales :

Une commission spéciale, convoquée en France pour résoudre la question des gommes, condamne les idées de privilége et rétablit la concurrence, réglementée par ordonnance royale.

[1] Cette commission était composée de :

MM. Gautier, pair de France, président;
Galos, directeur des colonies;
De Maisonneuve, directeur du commerce extérieur;
Gréterin, directeur des douanes;

Et d'un délégué de chacune des chambres de commerce de Bordeaux, Marseille, Nantes et le Havre; savoir: M. de Connink, délégué de celle du Havre; M. Betting de Lancastel, de celle de Nantes; M. Mérilhou, de celle de Bordeaux, et M. Fournier, de celle de Marseille.

M. Mestro, chef de bureau à la direction des colonies, chargé des fonctions de secrétaire.

[2] *Ordonnance du Roi concernant la traite des gommes au Sénégal.*

(15 novembre 1842.)

LOUIS-PHILIPPE ROI DES FRANÇAIS,

Vu l'article 25 de la loi du 24 avril 1833 :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS ce qui suit :

ART. 1er. A dater de la promulgation de la présente ordonnance, le commerce de la traite de gomme, aux escales, dans le fleuve de Sénégal, sera libre, sous les restrictions ci-après :

ART. 2. La traite de gomme, aux escales, ne pourra être faite que par l'intermédiaire des traitants commissionnés chaque année par le gouverneur.

ART. 3. § 1er. Le gouverneur, en conseil, formera une liste générale des traitants. Ne pourront, jusqu'à nouvel ordre, être inscrites sur cette liste, que les personnes libres, nées au Sénégal et dépendances, ou ne payant patente ni comme marchands, ni comme négociants, qui auront fait, soit pour leur propre compte, soit pour celui d'autrui, des expéditions pour la traite de la gomme, aux escales, depuis l'ouverture de la traite de 1836.

Les traitants devaient composer à l'avenir une corporation spéciale, d'où l'on exclurait les indigènes sans moralité et sans

§ 2. Seront assimilés aux marchands et négociants européens, et ne pourront, en conséquence, être inscrits sur la liste générale des traitants, les commis européens employés dans les maisons de commerce de la colonie.

Les femmes du pays sont portées sur cette liste comme traitants et n'ont jamais quitté St Louis!!!

§ 3. Après la formation primitive de cette liste, nul n'y pourra être admis s'il n'est âgé de vingt et un ans et né au Sénégal et dépendances; s'il ne justifie avoir fait pendant trois années, en qualité d'aide traitant, la traite aux escales, et s'il ne produit un certificat signé de trois personnes notables, constatant sa moralité et son aptitude.

§ 4. A ces conditions d'admission sera ajoutée, à partir d'une époque qui sera déterminée par le gouverneur, celle de savoir lire et écrire.

§ 5. Le gouverneur fera la révision de cette liste tous les trois ans, après avoir pris l'avis de la commission syndicale instituée par l'article 6.

Art. 4. Soit avant l'ouverture de la traite, soit pendant sa durée, le gouverneur, en conseil d'administration, après avoir pris l'avis de la commission syndicale, désignera chaque année, sur la liste générale, les traitants qui seront commissionnés et qui seuls auront le droit de traiter aux escales.

Art. 5. Les traitants non commissionnés perdront les droits attachés à leur inscription sur la liste générale, s'ils ne justifient exercer les fonctions d'aide-traitant, ou faire la traite des marigots, ou se livrer à Saint-Louis à une industrie.

Art. 6. § 1er. Il sera institué, pour la surveillance des opérations des traitants, et pour le recouvrement, l'administration et la répartition du fonds commun dont il sera parlé ci-après, une commission syndicale, composée de cinq membres choisis par le gouverneur, sur une liste triple de candidats formée au scrutin secret et à la majorité absolue, par l'assemblée générale des traitants.

§ 2. Cette commission sera présidée par un fonctionnaire supérieur désigné par le gouverneur, et qui y aura voix délibérative.

§ 3. Un employé de l'administration, désigné par le gouverneur, sera en outre adjoint à cette commission, avec voix consultative seulement, et y remplira les fonctions de secrétaire.

§ 4. En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

Art. 7. Soit que les traitants commissionnés aient agi pour leur propre compte ou comme mandataires, il sera fait, pour la formation d'un fonds commun, sur la quantité de gommes qu'ils auront rapportée de la traite, un prélèvement de 5 pour cent qui sera effectué avant le débarquement de la cargaison, et dont le produit sera emmagasiné sous la surveillance de la commission syndicale.

Art. 8. Après la clôture de chaque traite, ce fonds commun sera, par l'entremise de la commission syndicale, et sous la surveillance du gouverneur, distribué par portions égales entre tous les traitants inscrits sur la liste générale.

Art. 9. § 1er. La part de chaque traitant à cette distribution sera susceptible d'opposition de la part de ses créanciers jusqu'à concurrence des deux tiers seulement de son montant.

§ 2. Toutefois, dans le cas où le gouverneur ferait usage de la faculté qui

industrie et, en général, tous les Européens : une grande régularité dans la tenue des écritures leur était imposée ; pour venir

lui est conférée par l'article 13 ci-après, la part des traitants commissionnés serait toute entière soumise à l'opposition des créanciers.

§ 3. Les traitants ne pourront faire à l'avance la cession de leur part dans le fonds commun.

Art. 10. § 1er. Le privilége du vendeur est réservé à ceux qui auront fourni au traitant les marchandises avec lesquelles il aura acquis la gomme qu'il rapportera des escales.

§ 2. Néanmoins ce privilége ne s'exercera sur la gomme qu'après le prélèvement de la part contributive du traitant au fonds commun.

Art. 11. § 1er. Le gouverneur fixera, chaque année, l'époque de l'ouverture et de la clôture de la traite, et désignera les escales où elle pourra être faite. Nul ne pourra, sous les peines de droit, traiter que pendant le temps et aux lieux indiqués.

§ 2. Le gouverneur pourra fixer un minimum au tonnage des bâtiments employés à la traite.

Art. 12. § 1er. Les traitants ne pourront vendre ni échanger entre eux, aux escales, aucunes marchandises de traite.

§ 2. Le commerce connu sous le nom de *colportage* est interdit. En conséquence, aucune embarcation chargée de marchandises de traite destinées à être vendues en rivière aux traitants ne pourra ni être expédiée de Saint-Louis, ni être admise aux escales, sans préjudice néanmoins du droit que conservent les traitants de faire venir de Saint-Louis, pendant le cours de la traite, les marchandises nécessaires à leur commerce.

Art. 13. Le gouverneur pourra, avant l'ouverture ou pendant le cours de la traite, fixer en conseil d'administration le prix d'échange, aux escales, de la guinée contre la gomme. Il consultera préalablement le conseil général, et il ne procédera à la fixation du prix d'échange qu'après avoir pris l'avis du comité de commerce et de la commission syndicale.

Art. 14. Avant de partir pour les escales, les traitants commissionnés seront tenus de faire, devant l'administration de la marine, la déclaration des noms de leurs aides-traitants et des hommes composant leur équipage ou destinés au service de la traite, ainsi que des conditions rétributives dont ils seront convenus avec eux. Le tout sera inscrit sur un rôle, dont une expédition, certifiée par le commissaire de la marine, sera remise au traitant, et dont le double, signé du traitant, demeurera entre les mains de l'administration.

Art. 15. § 1er. Chaque traitant commissionné sera muni, avant son départ pour la traite, d'un registre conforme au modèle qui sera indiqué par l'administration.

§ 2. Sur ce registre, qui sera coté et parafé par la commission syndicale, le secrétaire de cette commission inscrira le manifeste déclaré devant elle, et dont elle conservera la copie, de la quantité, de l'espèce et de la qualité des marchandises de traite chargées, à la destination des escales, soit à la consignation du traitant, soit pour son propre compte. Pendant le cours de la traite, le traitant consignera, jour par jour, sur ce registre, les détails et les résultats de ses opérations. Il sera tenu de le représenter toutes les fois qu'il en sera requis par l'autorité.

en aide à leur fâcheuse position pécuniaire, on prélevait provisoirement 5 pour cent sur l'ensemble des gommes traitées aux escales, et ce cinquième devait les aider à soutenir leurs familles pendant qu'ils se libéreraient de leurs dettes; enfin, pour ré-

Art. 16. A son arrivée aux escales, le traitant, avant de se livrer à aucune opération de traite, sera tenu de se présenter au commandant du bâtiment du Roi chargé de la protection et de la surveillance de la traite, afin d'obtenir de lui le visa de son rôle et de son registre manifeste, et pour recevoir ses ordres relatifs aux dispositions de police à observer pendant le cours de la traite.

Art. 17. Il est interdit aux traitants de faire aucun crédit aux Maures, et de payer les coutumes autrement qu'en conformité des règles qui seront, à cet égard, établies par le gouverneur.

Art. 18. Il sera établi à chaque escale, sous la surveillance du commandant, un pesage public, par les employés duquel le traitant devra faire constater et inscrire sur son registre le poids de toutes les gommes traitées, à peine de confiscation desdites gommes au profit du fonds commun.

Art. 19. § 1er. Avant de quitter l'escale pour revenir à Saint-Louis, le traitant sera tenu de faire au commandant la déclaration de la quantité de gommes qu'il aura traitées et des conditions auxquelles elles auront été traitées.

§ 2. Le commandant transmettra immédiatement cette déclaration au gouverneur, avec ses observations, qui comprendront les renseignements sur la conduite que le traitant aura tenue à l'escale, et qui signaleront les infractions, fautes et irrégularités dont il aurait pu se rendre coupable.

§ 3. La douane de Saint-Louis pourra procéder, par un nouveau pesage, à la vérification de la quantité de gommes rapportée par chaque embarcation.

Art. 20. § 1er. Toutes contraventions aux dispositions des articles 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 de la présente ordonnance, commises par les traitants, seront punies, selon leur gravité :

1° Par le retrait de leur commission et leur expulsion immédiate de l'escale;

2° Par leur exclusion, pour une ou plusieurs années, de toute participation à la traite;

3° Par la radiation de la liste générale des traitants.

§ 2. L'expulsion de l'escale pourra être ordonnée par le commandant des escales, sous l'approbation du gouverneur. Les autres peines ne pourront être prononcées que par le gouverneur, en conseil, la commission syndicale entendue, et par une décision motivée.

Art. 21. Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires à la présente ordonnance, qui sera exécutoire jusqu'à ce qu'il en soit par nous autrement ordonné.

Art. 22. Notre ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies est chargée de l'exécution de la présente ordonnance.

Donné à Saint-Cloud, le 15 novembre 1842.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi : *le Ministre Secrétaire d'État de la marine et des colonies,*

Signé Amiral Duperré.

primer les écarts de la concurrence, si cette dernière était trop effrénée, le gouverneur était autorisé à proclamer le *compromis*; mais il restait bien entendu qu'il ne devait *plus* user de cette faculté que dans des cas extrêmes, exceptionnels, car on ne se dissimulait pas que c'était une arme à deux tranchants qu'on lui mettait dans la main. On le voit donc, les partisans du privilége, sinon *individuel*, du moins *local*, appliqué à la traite de la gomme, avaient tout à fait perdu leur cause devant le tribunal désintéressé de la métropole; et en effet il en devait être ainsi: la métropole pouvait-elle admettre, elle qui payait de ses deniers les dépenses militaires et administratives du Sénégal, pouvait-elle admettre, dis-je, que, pendant cinq ans, le commerce de cette colonie serait interdit à tous autres Français qu'à ceux établis dans la colonie même? On ne devait pas s'y attendre; sans doute la création de cette société avait un côté louable, quoique intéressé, comme toutes les combinaisons des commerçants, puisqu'elle garantissait la libération de la classe si obérée des indigènes envers les négociants de la colonie ou leurs correspondants métropolitains, dans un espace de cinq ans au plus; mais un régime commercial, mieux réglementé, accompagné d'une ou de deux belles récoltes, ne pouvait-il pas aboutir au même résultat? et fallait-il donc, pour faire rentrer quelques négociants dans des créances, dont on leur faisait même un sujet de reproche, avoir recours aux vieilles idées du privilége, lesquelles d'ailleurs, en tyrannisant fort injustement le commerce des Maures, devaient avoir aussi pour conséquence d'amoindrir énormément la consommation des marchandises métropolitaines et l'activité de chaque traitant, de chaque indigène? La société, en effet, n'employait qu'une faible partie de ces derniers à son service et disait aux autres: dormez tranquilles, reposez-vous, je me charge de vos affaires. Or, qui donc ignore que les indigènes du Sénégal n'ont que trop de tendance à se reposer, même quand ils n'ont rien fait? Pour tous ces motifs, et bien d'autres, la société sénégalaise, mise en cause devant la métropole, devait succomber: elle succomba en effet.

Restrictions dont le régime nouveau est accompagné.

Je commandais alors la station navale des côtes occidentales d'Afrique, et je fus invité par l'amiral Duperré, ministre de la marine, à me rendre au Sénégal avec le titre de gouverneur provisoire, tout en conservant la direction supérieure des bâtiments de la division. M. Montagniès de Laroque, après avoir

expliqué, à la satisfaction du Gouvernement, les considérations qui avaient dicté son arrêté du 14 avril 1842, et la latitude qu'il avait puisée dans les instructions ministérielles, se vit avec non moins de satisfaction dégagé du soin de mettre en vigueur un régime nouveau qui venait briser tout d'un coup les espérances de la population indigène, et ramenait chacun à la nécessité de chercher la liquidation de la dette dans les hasards de la concurrence. Fût-ce même au nom des intérêts menacés de la métropole et de ses principes de liberté industrielle, c'était un pénible devoir à remplir.

Augmentation de budget et de forces navales et militaires.

Je me dévouai à cette tâche, mais ce ne fut qu'après avoir bien approfondi l'état des choses et avoir acquis la conviction qu'il était possible de faire sortir la colonie du Sénégal de la situation déplorable où je la prenais, sans avoir recours à des mesures de monopole, et avec la seule application du régime de liberté commerciale sagement réglementée que j'étais chargé d'inaugurer. Mais en même temps je rappelai au ministre que le rapport de la commission des gommes concluait à l'augmentation du budget, à l'envoi de forces militaires et de bateaux à vapeur au Sénégal, et qu'il se terminait par ces mots : « Le budget du Sénégal est avec celui d'Alger dans la proportion de un à cent ; et cependant nous croyons que, sous le rapport commercial, l'avantage est et sera peut-être *longtemps encore* en faveur du Sénégal. Cet avantage est d'une valeur suffisante pour que quelques dépenses de plus puissent être consacrées à son maintien et à son accroissement. »

L'allocation métropolitaine, augmentée d'un cinquième environ, fut portée à 500,000 francs; deux petits bateaux à vapeur en fer, propres à aller, presque en toute saison, dans les bras ou marigots du fleuve, furent mis en construction, et je fus chargé, avant mon départ pour le Sénégal, d'aller recruter, à Alger, le noyau d'un escadron de spahis.

Le nouveau régime est appliqué avec succès.

Le régime établi par l'ordonnance du 15 novembre 1842 fut appliqué sans aucune des difficultés que les partisans du privilége colonial m'avaient pronostiquées en grand nombre. Pour mon compte, je croyais fort peu à ces fâcheux pronostics; j'avais toute confiance dans le bon sens de la population, laquelle devait naturellement comprendre que le mieux pour elle était de se soumettre de bonne grâce aux volontés de la métropole; aussi en fut-il ainsi.

Poursuivons maintenant l'examen des phases commerciales de la colonie.

La récolte de gomme de 1843 ne fut pas abondante et n'atteignit que le chiffre de 500 mille kilogrammes; toutefois les opérations en furent faites avec beaucoup de régularité et la concurrence ne dépassa pas les limites convenables. En 1844, la récolte s'annonça sous de meilleurs auspices et dépassa en effet le chiffre de un million de kilogrammes; aussi le nombre des traitants expédiés aux escales monta-t-il de 53 à 88. Comme l'année précédente, l'ordonnance du 15 novembre 1842 s'appliqua avec succès; le prix de la denrée se maintint assez raisonnable, la conduite des traitants fut généralement satisfaisante, et l'on obtint, comme en 1843, les meilleurs effets de l'obligation qui leur avait été imposée de tenir leurs écritures en règle, et de faire constater le poids des gommes, apportées dans les escales par les caravanes des Maures, à un pesage public.

La traite se régularise aux escales.

La récolte de 1845, bien plus abondante encore, vint enfin combler les vœux des Sénégalais et assurer d'immenses bénéfices aux traitants comme aux négociants; cette traite, en effet, à laquelle prirent part 121 traitants, atteignit le chiffre énorme de trois millions de kilogrammes de gomme; or, les calculs suivants prouveront qu'il n'en fallait pas davantage pour exonérer les traitants et leur rendre, à l'avenir, leur indépendance commerciale. En effet, il fut employé au commerce des escales, en 1845, 164,283 pièces de guinées qui, au prix de 15 francs, et certes c'est une forte moyenne, donnaient 2,464,245 francs. Si l'on joint à cette dernière somme l'évaluation des autres marchandises vendues en même temps, et dont la valeur monte tout au plus au chiffre de 1,801,500 francs, on aura une somme totale de 4,265,745 francs.

Or, le prix moyen des ventes de gomme sur la place de Saint-Louis fut de 2 fr. 25 cent., ce qui produit, pour la valeur totale des 2,884,383,500 kilos de gomme rapportées des escales en 1845, une somme de 6,491,212 fr. 87 cent.; déduisant de cette somme le prix total des marchandises livrées en échange, il restait donc acquis au commerce des escales un bénéfice net de 2,225,467 fr. 87 cent., ce qui était à peu près le chiffre des dettes contractées par les traitants envers leurs bailleurs de guinée; il fallait toutefois déduire de ce chiffre la contre-valeur de 72,000 kilos de gommes provenant de vieilles créances des

Au bout de trois années d'application de l'ordonnance royale du 15 novembre 1842, les traitants sont exonérés de leurs dettes envers les négociants, et recouvrent leur liberté d'action.

Maures; ainsi donc, il avait suffi de trois années pour appliquer avec succès le régime de la concurrence sagement réglementée, et d'une seule bonne récolte pour ramener l'assiette commerciale du pays dans une situation normale. Après une expérience aussi convaincante, les partisans des idées privilégiées étaient-ils en droit d'adresser le moindre reproche à la métropole? et, n'était-ce pas elle, au contraire, qui pouvait, à son tour, leur renvoyer leurs éternels arguments de 1842, arguments tirés de son ignorance des localités, de sa fausse appréciation des ressources locales, des hommes, des choses du Sénégal, etc., etc.? Mais la métropole fut généreuse, et se contenta d'enregistrer son triomphe au *Moniteur,* pendant que l'aisance et la prospérité renaissaient partout dans les diverses classes de la population sénégalaise; cette aisance fut d'autant plus générale que le prélèvement de 5 p. 100, autorisé par l'article 7 de l'ordonnance de 1842, sur l'ensemble des gommes traitées en faveur des traitants inscrits sur la liste générale, et dont quelques-uns n'avaient pu trouver d'emploi dans la traite des escales; que ce prélèvement, dis-je, s'était élevé au chiffre considérable de 236,500 francs, lequel, réparti entre 191 individus, avait donné, à chacun d'eux, un dividende de 1,238 francs; ce résultat concourut naturellement à la liquidation des traitants inoccupés à ce genre de trafic, en même temps qu'il vint s'ajouter aux grands bénéfices réalisés par les traitants employés aux escales; plusieurs de ces derniers m'avouèrent des gains de 15 et 20,000 francs; la plupart firent un bénéfice net de 10 à 12,000 francs.

Pendant ces trois années, le compromis n'est jamais appliqué aux escales.

Et cependant aucune mesure exceptionnelle n'avait signalé la traite de ces trois campagnes. Opposé par conviction à toute intervention directe de l'autorité dans les transactions commerciales, quand cette intervention n'a pas un système de politique locale à faire triompher, ou des fraudes à punir sévèrement, j'avais déclaré que jamais je n'userais de la faculté d'appliquer le *compromis.* Il en résulta que les traitants se livrèrent moins ardemment à leur fièvre de concurrence; obligé maintes fois de m'absenter de la colonie, soit pour surveiller les dépendances éloignées, soit pour refaire ma santé délabrée, je laissai à mes intérimaires l'ordre exprès de n'appliquer le compromis sous aucun prétexte ni en aucune circonstance; si bien qu'en fin de 1845, lorsque le capitaine de vaisseau Ollivier me fut donné

pour successeur, le régime de libre concurrence, réglementé par l'ordonnance royale du 15 novembre 1842, et mes arrêtés locaux, avait régné sans entrave et sans interruption depuis la promulgation de cette ordonnance.

Accroissement du mouvement commercial et de la prospérité de la colonie de 1837 à 1845.

Précédemment nous avons signalé la grande augmentation de commerce et de prospérité qui s'était opérée dans la période d'années qui sépare 1818 de 1837. Examinons maintenant si cette augmentation n'a pas été également remarquable de 1837 à l'année 1845, c'est-à-dire à la sortie d'une crise commerciale pendant laquelle la colonie avait eu de mauvais jours, il est vrai, mais aussi avait puisé de bonnes leçons et des institutions plus complètes à l'école de l'adversité.

En 1837, le mouvement commercial du Sénégal (y compris *Gorée* et dépendances) est de 12 millions, d'après les tableaux des douanes métropolitaines; en 1845, les tableaux de douane coloniale, enfin séparés pour ces deux points, attestent que les importations et exportations opérées, à Saint-Louis *seulement*, s'élèvent au chiffre de 16,600,000 francs; quant aux tableaux des douanes métropolitaines qui amalgament ensemble les importations et les exportations de Saint-Louis, Gorée, la Cazamance, etc., ils accusent, pour l'année 1845, un mouvement commercial de 23 millions. En 1837, les navires expédiés, soit du Sénégal en France, soit de France au Sénégal, sont au nombre de 84, jaugeant 9,815 tonneaux et montés par 751 hommes d'équipage; en 1845, leur nombre, pour Saint-Louis seulement, est de 148, frétant 21,228 tonneaux, et montés par 1,447 hommes d'équipage; les traitants, de 150 qu'ils étaient, sont patentés au nombre de 193; les maisons, au nombre de 300, en 1837, ont atteint celui de 400 en 1845; et des 2,500 cases à nègres, signalées par le recensement, la plupart sont devenues des cases en briques, qui ont succédé, dans les divers quartiers, aux misérables cases de paille dont Saint-Louis était couvert jadis; aussi la partie habitable de Saint-Louis est-elle toute occupée maintenant, et, pour suffire aux nécessités de bâtisses nouvelles, ai-je été obligé, en 1843, de faire commencer des desséchements à la pointe du Nord. On le voit donc, en Afrique comme en Europe, le commerce vit de liberté; la concurrence, en appelant le plus grand nombre possible de personnes à la mise en pratique de leur intelligente activité, excite l'émulation chez les plus capables, fait naître de

nouvelles branches de commerce, multiplie, étend celles qui existent; elle augmente la fabrication et le transport par mer des marchandises, par suite, l'activité industrielle, maritime de la métropole; et si, en définitive, elle entraîne quelques maux après elle, de même que la lance d'Achille, elle ne tarde pas à guérir les blessures qu'elle fait.

Maintenant que nous voilà au terme de cette revue rétrospective des phases diverses du commerce de la gomme depuis plus de deux siècles, nous allons détailler plusieurs particularités qui lui sont relatives dans les escales du fleuve.

Particularités relatives à la traite de la gomme dans les escales.

Dans ce qui précède, on a vu que l'unité monétaire des escales était la pièce de guinée, dont le prix, coté en livres ou kilogrammes de gomme, servait de cours de bourse dans la colonie. Pour qu'on puisse faire une évaluation à peu près exacte de ce cours, je puise, au hasard, un exemple dans mes relevés de traite de l'année 1844, année peu féconde en gomme, comme on l'a vu, quoique supérieure encore à 1843.

En 1844, les pièces de guinée, fournies aux traitants par les négociants, et payables en avril ou à la fin de la petite traite, leur furent généralement vendues, à Saint-Louis, $10^{k}250$ de gomme la *pièce;* comme la grande traite est d'ordinaire plus abondante, ce prix fut porté à 11 kilos de gomme pour les guinées remboursables à la fin de cette grande traite, c'est-à-dire en août.

Or, en avril 1844, le prix de la guinée était en moyenne :

A l'escale des Darmankours, de 15 à 16 kilos de gomme la pièce;

A l'escale des Trarzas, de 18 à 20 kilos de gomme la pièce;

A l'escale du Coq, de 15 à 16 kilos de gomme la pièce.

Au premier coup d'œil, on est porté à croire que les bénéfices doivent, à un taux pareil, être énormes pour les traitants des escales; mais, si l'on considère qu'il y a au moins 5 kilogrammes de gomme à prélever du prix de chaque pièce, lesquels représentent, pour les traitants, les frais de leurs navires et des coutumes qu'ils soldent aux chefs maures de l'escale, le payement des bagatelles ou marchandises qu'ils donnent, comme appoints du marché, aux marchands et marabouts maures; si l'on considère enfin qu'il reste encore à faire de ce prix la déduction de 5 p. 100 retenus pour la formation d'un fonds de secours, en conformité de l'article 7 de l'ordonnance du 15 novembre 1842,

on reconnaîtra facilement que, pour arriver à un gain positif et réel, le traitant devait écouler d'abord un millier de pièces de guinée au moins, et que ses bénéfices ne devenaient remarquables que dans la vente des guinées excédant cette quantité; aussi les gros traitants, dont la clientèle est plus étendue parmi les Maures et le crédit plus considérable à Saint-Louis, sont-ils ceux qui font les meilleures affaires, parce que les frais ne leur incombent pas autant que les autres, toute proportion gardée.

Un fait, qui trouve naturellement sa place ici, c'est le double mode d'expédition des traitants dans les escales.

Plusieurs de ces derniers, et ce sont généralement ceux auxquels on donne l'appellation de gros traitants, travaillent pour leur propre compte aux escales avec la guinée qu'ils ont achetée des négociants de Saint-Louis, avant de partir pour la traite; d'autres, dont le crédit est moindre, ne sont que les expéditeurs de ces négociants, et portent la guinée de ces derniers aux escales où ils l'écoulent le plus qu'ils peuvent pour le compte de leurs expéditeurs; ceux-ci sont donc de vrais traitants commissionnaires, qui ne bénéficient pas sur la guinée, et mettent à cette dernière le prix que leur négociant expéditeur leur enjoint d'y mettre; or l'on comprend d'avance que les autres gros traitants redoutent fort la concurrence de ces commissionnaires; en effet, les négociants de Saint-Louis, qui établissent leur calcul de prix sur la hausse ou la baisse de la gomme en Europe, font suivre ce mouvement de hausse et de baisse avec d'autant plus de facilité, par leurs agents aux escales, qu'ils possèdent la guinée de première main; les gros traitants, au contraire, qui ne la tiennent que de seconde main, c'est-à-dire des magasins de ces mêmes négociants, entrent donc en lutte avec un grand désavantage de position : de là beaucoup de plaintes que m'ont adressées souvent les gros traitants, pour ne tolérer aux escales que des traitants agissant pour leur propre compte; mais je me suis constamment refusé à une pareille mesure, contraire d'ailleurs à l'ordonnance du 15 novembre 1842 sur la traite de la gomme.

Cette prétention avait, en outre, un grand caractère d'injustice, car une de ses conséquences naturelles serait de priver les traitants commissionnaires, la plupart sans crédit, des emplois qu'ils vont remplir aux escales au nom des négociants,

leurs expéditeurs; puis, c'est déjà un assez grand avantage que l'ordonnance du 15 novembre 1842 a fait aux traitants indigènes en interdisant la traite des escales aux Européens, pour que ces derniers puissent au moins se faire représenter par des mandataires indigènes à ces mêmes escales; sans cela ils courraient fort le risque, dans leurs transactions avec les grands traitants, d'en passer tout à fait par où ces derniers, seuls maîtres du marché, voudraient les conduire, en fait d'achat de guinées ou de vente de gomme. Du reste, l'étude approfondie des mœurs du fleuve m'a amené à reconnaître que les moyens d'influence, dont disposaient les gros traitants pour se créer une clientèle, presque toujours constante, de marabouts maures ou marchands de gomme, compensaient, et au delà, le désavantage de leur position commerciale vis-à-vis des traitants commissionnaires; aussi voyons-nous les gros traitants continuer à travailler pour leur compte avec succès, et laisser aux petits traitants le rôle peu lucratif de traitants commissionnaires; et cependant il faut reconnaître que ce système, préféré par les gros traitants, doit les exposer encore, s'ils ne sont pas sages, comme il les a exposés jadis, à faire des pertes considérables.

Supposons, en effet, que, sur des nouvelles venues de France, les négociants de Saint-Louis fassent savoir à leurs traitants commissionnaires des escales qu'ils aient à baisser subitement les prix de la gomme à ces mêmes escales; nécessairement les gros traitants, qui ont fait des achats effectifs à Saint-Louis, sont obligés de les imiter plus ou moins, et de suivre le torrent pour écouler leurs marchandises et se procurer aussi de la gomme; que s'ils maintiennent leur prix, au contraire, avec trop de ténacité, ils courent le risque, à la clôture de la traite, de voir leurs guinées, invendues et stipulées payables en gomme avant leur départ pour les escales, subir une nouvelle transformation à leur rentrée à Saint-Louis; cette seconde transformation, qui est celle de la guinée convertie en argent, a toujours été une des causes principales de leurs désastres, et voici pourquoi : les négociants vendant d'avance leurs guinées aux traitants en échange d'une quantité déterminée de livres, ou plutôt de kilogrammes de gomme, pour la fin de la traite, ont droit, sans doute, à cette époque, d'exiger la gomme qui leur est due; mais si la récolte a été peu fructueuse, et que le traitant ne puisse

se libérer à son retour des escales, il est soumis, pour éviter les poursuites judiciaires, à la conversion des gommes en argent au cours de la place, et se voit exposé dès lors à subir les inconvénients d'une hausse de prix dans la gomme ; si, au contraire, le cours de la gomme est peu favorable au négociant bailleur de guinées, ce dernier maintient sa créance en gomme, et, feignant de s'intéresser très-fort à son infortuné débiteur, va même, dans sa mansuétude, jusqu'à lui accorder un délai pour effectuer son payement : la vérité est qu'il attend un moment plus opportun pour rentrer dans ses créances. On le voit donc, la position des gros traitants ne semble pas tenable, et cependant ils font presque tous de bonnes affaires ; mais aussi il faut les voir cajoler les rois ou princes maures qui peuvent avoir de l'influence sur les marabouts, chefs de caravanes de gomme; il faut les voir amadouer les marchands maures aux escales, les attirer sur leurs bateaux ; leur prodiguer le couscous, le riz, les bagatelles, les calebasses d'eau sucrée, leur offrir l'hospitalité la plus complète de leur maison à Saint-Louis, etc., et, finalement, grossissant leur clientèle aux dépens du traitant commissionnaire, persuader souvent aux Maures, vendeurs de gomme, qu'ils trouveront leur avantage à traiter avec eux de préférence à tous les autres, fût-ce même à un prix plus élevé! Voilà ce qui égalise leurs chances commerciales et leur donne même souvent une véritable supériorité : il n'y a donc pas lieu de s'apitoyer sur le sort des traitants agissant pour leur propre compte, d'autant plus qu'une dernière ressource leur est toujours réservée s'ils perdent leur avoir ou leur crédit : c'est de remonter aux escales eux-mêmes comme simples commissionnaires.

Produits commerciaux du Sénégal autres que la gomme ; tels que les arachides, la cire, les cuirs, le morphil ou l'ivoire, l'or en lingots, etc.

Nous avons dit précédemment que, si la gomme était à beaucoup près l'élément d'échanges le plus considérable du Sénégal, toutefois cette colonie envoyait en France d'autres produits dont le chiffre prenait chaque jour plus d'importance. En tête de ces produits se trouvent actuellement les arachides, petites graines connues sous le nom de *pistaches*, et dont l'huile, extraite en France, prend faveur de plus en plus parmi les industriels de la métropole ; mais c'est surtout dans les points du littoral voisin de Gorée que ce produit se cultive et se traite en abondance; puis viennent ensuite l'or en lingots, qui est apporté dans le haut du fleuve et sur la Falémé par des noirs et

des Maures venus de contrées lointaines; les *cuirs*, ou peaux brutes provenant des nombreux troupeaux de bœufs qui paissent sur les rives du fleuve; le *morphil*, ou dents d'éléphant, qui arrive en grande partie de l'intérieur, tant les éléphants ont été poursuivis et traqués activement sur les rives du fleuve; puis la *cire* et enfin le *mil*, ce blé de la Sénégambie, qui sert non-seulement à alimenter les indigènes du Sénégal, mais devient aussi un élément important d'échanges aux escales de gomme; c'est, en effet, avec ce mil, dont les populations de la rive droite ou du désert sont sevrées, que les marabouts maures ou marchands de gomme nourrissent, dans les forêts de gommiers, les captifs dont ils se font accompagner pour recueillir le produit naturel de ces mimosas. Ce graminée leur est donc indispensable pour mener à bien les travaux de leur récolte, tout en servant d'unité monétaire, comme la pièce de guinée, pour représenter la valeur flottante de la gomme aux escales.

En jetant les yeux sur le tableau synoptique des importations et des exportations de la colonie, tableau que nous donnons un peu plus loin, on pourra se faire une idée exacte de l'importance de ces divers produits et de leur valeur approximative; on y trouvera également et l'espèce et la quantité, et les valeurs moyennes des marchandises que la métropole expédie dans la colonie du Sénégal pour les échanger, soit contre la gomme, soit contre l'or, les cuirs, l'arachide, etc. Nous avons dit, plus haut,

Traite des marigots.

que la traite de ces derniers produits était faite en toute saison, mais surtout à l'époque de la crue des eaux du fleuve, par des *marigotiers*, ou petits bateaux dont le tonnage varie de 2 à 12 tonneaux; c'est dans ce genre de trafic que beaucoup de traitants, inoccupés aux escales, trouvent de l'emploi, bien que d'ailleurs la patente de traitant ne soit pas de rigueur pour commander ces petites embarcations; leur nombre, qui varie de 50 à 80, pendant la saison des basses eaux, qui est celle de la traite de la gomme, atteint un chiffre plus que double, triple même, lorsque cette dernière est terminée; c'est précisément alors que ce fleuve, gonflé par les pluies d'hivernage, permet à cette flottille marchande de se répandre dans le haut pays pour y traiter, pendant six à sept mois de l'année, les produits que nous avons détaillés ci-dessus, et même de la gomme. Pendant le reste de l'année, alors que le fleuve, revenant à son moindre niveau, oblige cette flottille à redescendre à Saint-

Louis, le commerce des rives du haut pays, dit pays de *Galam*, est aux mains d'une compagnie sénégalaise connue sous le nom de *Compagnie de Galam*. Avant de nous étendre sur l'organisation de cette compagnie, nous ne croyons pas sans intérêt pour nos lecteurs de faire une rapide excursion dans le fleuve et d'y étudier sur quels territoires riverains se traitent plus particulièrement les divers produits que nous avons énumérés; et, tout d'abord, faisons connaître les phases de crue et de baisse des eaux qui rendent le fleuve plus ou moins accessible à telle ou telle époque.

Excursion commerciale dans le fleuve, depuis Saint-Louis jusqu'au pays de Galam.

C'est vers la mi-juin que le Sénégal commence à grossir, par suite des pluies abondantes tombées dans le haut pays; bientôt l'eau devient trouble et bourbeuse : aussi faut-il la filtrer ou la laisser reposer longtemps pour la rendre agréable à boire, quoique, du reste, elle soit fort saine; vers la fin d'octobre, les eaux commencent à décroître. A la fin de janvier elles sont rentrées dans leur lit; il en résulte qu'à partir de ce moment, c'est-à-dire du 1er février au 15 juin, les navires calant 3 mètres ne peuvent naviguer que jusqu'à *Mafou*, le premier haut-fond que l'on rencontre à 72 lieues au delà de Saint-Louis; mais les embarcations ne calant que 0,m75 peuvent, pendant cinq mois, continuer leur route jusqu'au village d'Ouandé, 22 lieues avant d'arriver à Bakel.

A la crue des eaux, la navigation s'étend rapidement, et peut être entreprise, du 1er juillet au 1er février, par des embarcations calant 1m,50 et 1m,75, depuis Saint-Louis jusqu'au royaume de Galam : du mois d'août à la fin d'octobre, les navires calant 4 mètres peuvent naviguer à leur tour dans cette immense étendue du fleuve.

Nous supposerons donc que nous remontons le fleuve[1] à l'époque où la profondeur nous permet d'atteindre le pays de Galam, et même les cataractes du Felou, ces véritables colonnes d'Hercule du Sénégal. Mais, avant de remonter le fleuve, nous le descendrons un instant depuis Saint-Louis jusqu'à la barre, pour nous arrêter devant les villages de Gandiol, qui sont, en quelque sorte, les entrepôts de traite du Cayor avec la colonie; de nombreux bateaux y descendent journellement, et,

Produits du Cayor.

[1] Consulter le plan particulier du cours du Sénégal, carte n° 2, à la fin du présent volume.

remontant le fleuve à la cordelle, arrivent à Saint-Louis chargés de bestiaux, de mil, de riz, de cuirs, d'arachides, etc., tous produits que le Cayor échange avec le Sénégal en grande quantité. Dans les environs de Gandiol se trouvent aussi des salines naturelles dont les produits, sources de richesses pour leurs habitants, sont un grand objet d'échanges avec le Sénégal et les peuplades du fleuve.

Le premier pays que nous laissons ensuite à notre droite (voir la carte particulière du Sénégal), après avoir dépassé les îles marécageuses situées en regard et au N. de Saint-Louis, est le pays du Walo, qui s'est placé définitivement sous la suzeraineté protectrice de la France pendant que je gouvernais le Sénégal, ce qui garantit à ce pays, jadis ruiné par la guerre, la sécurité et la confiance pour de longues années. La population approximative du Walo est de 16,000 individus, dont 2,500 combattants : leur souverain porte le nom de *Brack.*

Produits du Walo.

Les produits de la contrée consistent en petit et gros mil, riz, morphil, gomme en médiocre quantité, poisson sec, coton, indigo et sangsues; il s'y trouve des troupeaux de bœufs, de moutons et de chèvres. Les produits du Walo, encore en petit nombre, ne peuvent que tendre à devenir plus considérables de jour en jour, et ceux que l'on n'exporte pas pour la métropole n'en sont pas moins autant de ressources offertes à la colonie du Sénégal pour son marché particulier. A notre gauche, nous laissons le pays inculte où campent des tribus nomades de Maures, puis l'escale des Darmankours, tribu des marabouts, et, un peu plus loin, celle des Trarzas ou du désert. Nous avons déjà vu ce qu'était le commerce de la gomme apportée aux escales par les marchands maures; il nous reste à spécifier les quantités de gomme que produirait chacune des escales, en supposant que l'effectif des gommes traitées atteignît le chiffre de 2 millions de kilogrammes, c'est-à-dire une belle récolte.

Produits comparatifs des escales de gomme.

La première escale, ou celle des Darmankours, n'apporterait dans le contingent que 250,000 kilogrammes; l'escale des Trarzas y serait pour 750,000 kilogrammes, et la plus éloignée, celle des Maures-Braknas ou du Coq, devant laquelle nous allons passer tout à l'heure, compléterait l'effectif total des gommes traitées avec un million de kilogrammes. On voit que cette dernière escale est la plus importante des trois.

On évalue à 50,000 hommes, dont 6,000 combattants, la population dite Maures-Trarzas; cette population, dont la moitié se compose de tribus religieuses, est dispersée dans une foule de camps nomades; elle plante ses tentes sur les plateaux sablonneux de la rive droite, où il se trouve du reste des oasis de verdure et de pâturages en plus grande quantité qu'on ne le suppose. Maures Trarzas.

Les Maures se divisent en trois classes :

1° Celle des *princes* et des *guerriers* non tributaires : ils vivent surtout des pillages et des exactions qu'ils commettent; cependant, depuis l'abolition de la traite des noirs, leurs mœurs se sont adoucies, et plusieurs d'entre eux même s'occupent de récolte des gommes;

2° Celle des *tributaires* et captifs de la couronne : jadis vaincus par les tribus de *princes*, ils leur payent tribut; ils sont généralement pasteurs; toutefois, le commerce et l'agriculture commencent à entrer dans leurs habitudes, et ils récoltent aussi de la gomme;

3° Celle des *marabouts*, ou tribus religieuses : ces Maures, tout à fait inoffensifs, sont à la fois pasteurs, cultivateurs et commerçants. De nombreux troupeaux de bœufs, de chèvres et de moutons constituent la principale richesse des habitants de la Mauritanie, dont le sol ne se prête à l'agriculture que dans quelques rares localités riveraines; aussi la nourriture de cette population consiste-t-elle principalement en laitage et viande séchée au soleil; pourtant, depuis quelques années, le mil entre dans le régime alimentaire des Maures, et sert surtout à la consommation des nombreux captifs qu'on emploie à recueillir de la gomme dans les forêts de mimosas; on voit donc qu'en dehors des gommes de leur désert, les camps de Maures ne peuvent enrichir notre traite du fleuve que de bestiaux et de cuirs.

En continuant à remonter le fleuve, nous quittons le Walo pour entrer dans le *Toro*, qui lui fait suite; le *Toro* et, après le Toro, le *Dimar* sont des provinces annexées maintenant au vaste territoire du *Fouta*, qui s'étend depuis le Walo jusqu'au pays de Galam : à notre gauche s'étend le pays où campent les Maures-Bracknas, dont la population totale s'élève à 60,000 âmes environ; mais, comme près des deux tiers de cette population se composent de tribus religieuses, on ne compte guère que 5,000 combattants parmi les Maures-Bracknas. Maures Bracknas.

Nous avons donné tout à l'heure le chiffre comparatif des gommes apportées par ces Maures à leur escale, dite du *Coq :* leurs ressources locales et leurs produits ayant d'ailleurs une grande analogie avec ceux des Maures-Trarzas. nous les quittons pour étudier l'immense pays du *Fouta*, qui s'étend à notre droite.

Population et produit du Fouta.

La population du *Fouta* peut être évaluée à 1,000,000 d'individus, dont 30,000 en état de porter les armes. Les principaux produits du Fouta, ceux qui alimentent spécialement son commerce sont : le gros et le petit mil, dont il se fait pour Saint-Louis des exportations considérables; la gomme, en très-petite quantité; le riz, le maïs, le morfil, l'indigo brut, le coton, les pagnes, les haricots, le tamarin et le tamaka, espèce de tabac du pays. On rencontre à chaque pas, dans le Fouta, des troupeaux de chevaux, de moutons, de chèvres et de bœufs, dont beaucoup de bœufs porteurs. Parmi les habitants du Fouta, l'agriculture est en grand honneur; la population se nourrit rarement de viande, et consomme principalement le mil préparé, ou couscous, du riz et du laitage; les habitants sont cultivateurs, commerçants et pasteurs; organisés en république fédérale, ils reconnaissent le pouvoir d'un chef électif et temporaire, nommé *almamy,* qui dirige en personne les travaux de ses terres; tous les grands du pays, parmi lesquels il est choisi, en font autant, du reste, pour encourager le peuple à l'agriculture; aussi considère-t-on le Fouta, dont le sol est d'ailleurs fertile, comme le véritable grenier du Sénégal et des escales du fleuve.

Les habitants du Fouta, plus particulièrement connus sous le nom de Toucouleurs, proviennent du mélange des races noires et peules. La race peule, remarquable par son teint olivâtre et ses traits européens, a été presque entièrement expulsée du Fouta par les Toucouleurs, et s'est répandue chez les diverses peuplades voisines où elle exerce plus particulièrement la condition de pasteurs. Les Toucouleurs sont mahométans fanatiques, et orgueilleux de l'étendue de leur république et du nombre de ses défenseurs; aussi Saint-Louis s'est-il vu souvent obligé de les châtier avec sévérité; toutefois, ils ont certaines qualités dont les Européens peuvent et pourront, surtout par la suite, tirer parti. Ainsi, indépendamment de leur aptitude aux travaux de la terre, ils ont une habitude précieuse : c'est qu'ils

voyagent et s'expatrient volontiers, momentanément à la vérité, pour aller dans les diverses localités de la Sénégambie chercher du travail et ramasser un petit pécule. A Saint-Louis, il existe une population flottante de ces travailleurs; en outre, les Toucouleurs, fidèles sectateurs du Coran, apprennent tous, dès le bas âge, à lire et à écrire l'arabe, et diffèrent en cela de la race *peule*, qui croupit dans l'ignorance la plus aveugle.

En continuant à remonter le fleuve, nous laissons derrière nous l'Ile-à-Morfil, une des parties du Fouta les plus habitées et les plus fertiles : c'est là que réside l'almamy; sur la rive gauche, nous remarquons même, comme sur la rive droite, des lougans ou champs de mil, lesquels sont pour la plupart cultivés par les Toucouleurs, dont les villages sont bâtis en regard et sur cette même rive droite. Nous dépassons le *Damga*, la province la plus éloignée du Fouta, et nous entrons dans le pays de Galam, où nous possédons le fort de *Bakel*.

Le pays de Galam est habité par les *Sarraçolets*, race essentiellement commerçante et resserrée entre le *Bondou* et le fleuve; aussi tous les villages des Sarracolets sont-ils riverains. Le chiffre de leur population est resté incertain jusqu'à ce jour; mais tout porte à croire qu'il n'est pas très-étendu : leur gouvernement est absolu et héréditaire, leur souverain porte le nom de *tonka*.

Le pays des Sarracolets possède un grand nombre de chevaux, d'ânes, de bœufs domestiques, de moutons et de chèvres; le sol en est très-fertile : il produit du gros et du petit mil, du maïs, du riz, des haricots, des dattes, du beurre végétal, du morfil, la gomme copal, du coton et de l'indigo brut. La population se nourrit de lait, de poisson, de mil préparé, rarement de viande; la religion des Sarracolets est le mahométisme; ils sont généralement doux et hospitaliers; ils savent presque tous lire et écrire, et ont du respect pour les Européens; ils servent souvent de courtiers entre ces derniers et les noirs de l'intérieur, comme en général toutes les peuplades riveraines; leur commerce consiste dans l'achat de l'or, des cuirs, du beurre végétal, dit beurre de Galam, des bœufs, pagnes ou étoffes de coton tissées et teintes dans le pays même, et enfin dans le mil qu'ils possèdent en grande quantité. Produits du pays de Galam.

Le fort de *Bakel*, bâti sur la rive gauche du fleuve et dans le pays des Sarracolets, protége les magasins d'une compagnie commerciale, dont il sera parlé tout à l'heure. Indépendamment Fort de Bakel.

du commerce des Sarracolets, cette compagnie absorbe, pendant une partie de l'année, celui des Dowiches, Maures nomades, dont le pays succède à celui des Bracknas, et qui apportent à Bakel de la gomme et de l'ivoire.

D'autres caravanes maures, connues sous le nom de Maures du haut pays, apportent aussi à ce point de l'or, du morfil, des étoffes de coton, etc., etc. Généralement ces Maures, dont le pays est fécond en mines de sel gemme, vont échanger ce produit dans le Karta et même le pays de Tombouctou, contre l'or et les étoffes qu'ils apportent sur les bords du Sénégal et parfois à Saint-Louis même. Parmi eux, les Maures *Tichit* et les Maures *Wadanes* sont connus au Sénégal pour se livrer plus particulièrement à ce commerce de caravanes.

Les caravanes des Aulad'M'Barreck et autres Maures du haut pays, obligées de traverser le territoire des Dowiches pour venir à Bakel porter la gomme, les cuirs et l'or qu'elles possèdent, en sont souvent empêchées par ces derniers ; aussi ont-elles tenté de tourner le pays des Dowiches et de traverser le *Kassou* et le *Bondou*, afin de se rendre au comptoir anglais situé dans le haut de la Gambie : la perte de leurs bestiaux et les rançons qu'on leur imposa partout où elles passèrent les ont dégoûtées de renouveler une tentative pareille; cependant il fallait mettre ces Maures à même d'échanger leurs produits contre les nôtres, et ce fut dans ce but qu'en l'année 1836 je remontai le fleuve jusqu'à ses dernières limites, avec le gouverneur Malavois, pour y préparer la fondation d'un comptoir servant de succursale à celui de Bakel et pouvant entrer en relation directe avec les caravanes du haut pays : ce comptoir devait être fondé près des cataractes du Félou, à *Médine*, capitale du Kassou.

Si nous quittons Bakel pour continuer notre exploration, nous apercevrons à notre droite l'embouchure de la rivière Falémé, qui vient se jeter dans le fleuve après avoir traversé le Bondou, mais ne reste navigable que pendant la saison des hautes eaux. Malgré cet inconvénient, je crus utile, en 1843, de jeter les bases d'un établissement sur les bords de cette rivière, afin de nous mettre en relation directe avec le pays du Bondou, et de nous approcher des importantes mines d'or qui s'y trouvent; je fis, dans ce but, explorer le pays par une commission d'officiers, jeunes et énergiques, sous la direction de M. Huart : on peut suivre sur la carte n° 2, faisant suite

au présent volume, l'itinéraire de la route de cette commission ; nous nous bornerons ici à faire connaître que la conséquence de ce voyage fut la fondation d'un comptoir, succursale de Bakel, sur les bords de la Falémé et dans le pays de Bondou, au point nommé *Sénoudibou*.

Comptoir de Sénoudibou.

Laissant la Falémé derrière nous et continuant à remonter le fleuve, nous apercevons les ruines du fort Saint-Joseph, près du village de Makana : sur les rives, ce sont les villages des Sarracolets auxquels succèdent les villages Malinkés; nous arrivons presque aux limites de la navigation du fleuve; car, après *Caignoux*, son cours, traversé par le barrage de *Damga*, que des canots cependant peuvent franchir, est tout à fait interrompu par le grand barrage des *rochers du Félou*, où la chute des eaux du fleuve fait cataracte. *Médine*, village principal du Kassou, est le point le plus rapproché de ces cataractes. A défaut de comptoir fortifié à *Médine*, la compagnie a établi un comptoir flottant près de *Caignoux*, et c'est à ce dépôt de marchandises, qu'indépendamment des traitants baqueris ou du pays de Galam, viennent aboutir, en toute liberté, les caravanes des Bambaras, des Maures Relade-Koïsse, Relade-Nasar, etc., etc., et tous autres marchands du haut pays, qui ont des raisons particulières pour ne pas se rendre à Bakel.

Comptoir flottant près Caignoux.

A Caignoux se termine donc notre rapide excursion commerciale dans le fleuve; mais, avant de revenir à Saint-Louis, nous allons entrer dans quelques développements relatifs à la compagnie privilégiée, dite de Galam,

Société privilégiée de Galam.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, le pays de Galam, cet aboutissant de nombreuses caravanes, est séparé de fait de Saint-Louis pendant les quelques mois que le cours rapide et profond du haut Sénégal n'est plus guère qu'un modeste ruisseau, c'est-à-dire pendant la saison sèche. Le fort de Bakel est donc isolé lui-même du chef-lieu pendant ce laps de temps, et doit, en cas d'attaque, se suffire à lui-même; aussi a-t-il une artillerie puissante, comparativement, et une assez forte garnison de troupes noires. Cet isolement parut présenter quelques difficultés, lors de la reprise de possession de notre colonie, pour rétablir des relations de commerce permanentes avec les caravanes ou les traitants du pays de Galam. Le commerce sénégalais y avisa, en sollicitant l'autorisation de s'organiser en compagnie privilégiée, composée d'un grand nombre d'actions de 200 fr.

chaque, afin de tirer parti des ressources commerciales du pays de Galam pendant le cours de la saison qui tenait ce pays isolé du bas du fleuve. Cette organisation dure encore, et, de quatre en quatre ans, la compagnie, ou société de Galam, se dissout, règle ses comptes et se reforme de nouveau. Son monopole est d'ailleurs limité; car, pendant les quelques mois de l'année où les eaux du haut du fleuve sont accessibles aux petits bâtiments de traite des habitants de Saint-Louis, ces derniers font une rude concurrence à la société de Galam, et la font même avec avantage; on comprend d'ailleurs que cette liberté de commerce devient alors indispensable, car la plupart des laptots qui se rendent dans le pays de Galam, avec leurs modestes embarcations, ne sont pas, eux, actionnaires de la société privilégiée; ce serait donc une injustice flagrante que de les exclure des bénéfices de la traite du haut pays, et la proscription qui les atteindrait aurait, en outre, l'inconvénient de restreindre le mouvement commercial du pays de Galam, comme des nombreux marigots qui entrecoupent le delta du haut du fleuve. Cette flottille de petits bateaux, en effet, y jette une vie et une activité remarquables; en outre, elle familiarise les peuplades riveraines avec nos habitudes commerciales, leur crée des besoins en les accoutumant à nos produits, et stimule chez elles cette nonchalante apathie dont leur ciel d'airain est sans doute la cause première; combien de villages, de localités, de marigots, qui ont apporté leur tribut d'échanges à bord des bateaux des petits traitants sénégalais, et seraient restés sans rien produire, si ces bateaux n'avaient été, à l'époque si attendue par tous de la crue des eaux, éveiller l'amour d'un certain bien-être, au sein même de chaque population riveraine! Aussi, l'ouverture de la traite de Galam est-elle une époque de bonheur pour la nombreuse flottille, armée de laptots, qui part de Saint-Louis, et en même temps pour les riverains qu'elle vient approvisionner d'objets, devenus maintenant pour eux des objets de première nécessité. Cette traite, qui est la vraie traite du peuple sénégalais, peut s'entreprendre d'autant plus facilement par lui que le sel, à si bon marché à Saint-Louis, manque aux peuplades du haut du fleuve, et compose alors la majeure partie des cargaisons.

Pour toutes ces causes, et plusieurs autres encore, il ne reste donc pas démontré du tout que la libre concurrence ne doive

point exister en toute saison dans le pays de Galam; bon nombre de négociants en effet y établiraient des factoreries, et aviseraient ainsi à l'isolement momentané où se trouve Saint-Louis de Bakel, pendant la baisse des eaux; des traitants sénégalais, eux-mêmes, s'y transplanteraient, et nul doute que le mouvement commercial ne prît alors de l'accroissement; combien de fois, en effet, n'avons-nous pas entendu les chefs des caravanes maures ou les chefs des peuplades riveraines du haut pays, se plaindre de la cupidité dont faisait preuve la société de Galam, en tarifant ses marchandises à un prix exorbitant, pendant la saison où elle était seule maîtresse du marché! Quels progrès alors espérer avec de pareilles habitudes, qui seront toujours celles des commerçants, quand ils n'auront pas à redouter la concurrence? Il n'y aurait donc qu'avantage à espérer, selon nous, pour l'augmentation du mouvement commercial, en proclamant la traite de Galam ouverte à la libre concurrence toute l'année, si la protection militaire due aux traitants y était plus complétement organisée qu'elle ne l'est actuellement; c'est là le seul côté faible de la mesure, et sans doute qu'un jour la métropole y avisera sérieusement; créer une petite cité commerçante dans le pays de Galam, ne sera-ce pas jeter, en avant-garde, à 100 lieues dans l'intérieur de l'Afrique, le noyau permanent d'une population française? Et n'est-ce donc pas en avançant ainsi chaque jour dans l'intérieur que l'on finira par pénétrer au cœur de cette mystérieuse Afrique, le caducée du commerce à la main? Les indigènes du Sénégal, et surtout ceux élevés, soit au collége de Saint-Louis, soit en France, ne sont-ils pas, d'ailleurs, les agents qui s'offrent naturellement au commerce français pour atteindre ce but, eux qui peuvent braver le climat de l'intérieur de l'Afrique avec plus d'impunité?

Notre exploration commerciale du cours du fleuve étant terminée, nous allons examiner maintenant avec détail le régime commercial qui existe entre la colonie du Sénégal et la métropole.

Régime commercial de la colon[ie] du Sénéga[l] avec la métro[pole]

Aux termes de l'acte de navigation du 21 septembre 1793, et d'un arrêté consulaire du 25 frimaire an x (16 décembre 1801), remis en vigueur au Sénégal en 1807, après la reprise de possession, le commerce entre la France et les établissements français de la côte occidentale d'Afrique est exclusivement réservé

aux bâtiments français; toutefois, ceux qui viendraient de l'Inde ou de Bourbon ne pourraient y être reçus.

Une exception à ce régime exclusif a été faite en faveur de Gorée, qui, par sa position isolée, n'aurait pu se soutenir, sans quelques avantages spéciaux; ce port est ouvert aux bâtiments de toutes les nations pour l'introduction des produits naturels étrangers à l'Europe. (Décision royale du 7 janvier 1822.)

Nous allons entrer maintenant dans tous les détails relatifs aux droits d'ancrage et de douanes, droits d'entrée, de balance, de consommation, d'entrepôt et de sortie; comme plusieurs de ces droits sont communs à Saint-Louis et à Gorée, nous développerons, en même temps, le régime commercial de ces deux points.

Denrées et marchandises dont l'importation dans les ports de Saint-Louis et de Gorée est permise.

Les bâtiments français peuvent introduire dans les ports de Saint-Louis et de Gorée, indépendamment de toutes les marchandises françaises, les marchandises étrangères ci-après :

1° Des entrepôts de France ou de l'étranger directement :

Les fers et aciers non ouvrés [1];

Les poudres à tirer de toute espèce [1];

2° Des entrepôts de France seulement, les articles suivants, savoir :

Couteaux de traite; flacons de verre; rassades et autres verroteries; grosse quincaillerie; tabac du Brésil, à fumer; toiles dites *guinées* de l'Inde [2]; cauris; pipes de Hollande; pastilles de Breslau; vases de cuisine, venant de Saxe; barbuts; moques de faïence; poterie d'étain; rhum; tafia des colonies françaises ou de l'étranger; féveroles de Hollande; neptunes; bassins; chaudrons; baquettes; manilles; trompettes; cuivre rouge; clous de cuivre; verges rondes et barres plates; plomb de deux points; gros carton brun; bonnets de laine; grelots; clochettes en métal; bayettes [3]; tabac en feuilles [4]; tabac fabriqué [5]; petits miroirs d'Allemagne [6]; ambre ou succin [7]; fusils et sabres de traite et

[1] Ordonnance royale du 26 août 1833.

[2] Un régime spécial a été établi, quant aux *guinées*, par les ordonnances des 18 mai et 1[er] septembre 1843, qui fixent les poids et dimensions des pièces de guinées admissibles dans le commerce de la gomme au Sénégal.

[3] Article 24 de la loi du 8 floréal an XI (28 avril 1803).

[4] Circulaire de l'administration des douanes, du 11 mai 1818.

[5] Lettre ministérielle du 16 avril 1835.

[6] Décision du 20 juin 1822.

[7] Décision administrative du 19 avril 1830.

manchettes communes; fusils de chasse autres que de luxe ; denrées coloniales du cru des Antilles françaises, de Caïenne et de Bourbon[2]; cigares étrangers[3].

Les marchandises étrangères faisant partie de la cargaison des navires français qui entrent dans le fleuve avec autre destination ultérieure peuvent être mises en entrepôt fictif à Saint-Louis, soit à bord, soit à terre[4].

Le port de Gorée est spécialement ouvert aux bâtiments étrangers chargés de produits naturels étrangers à l'Europe. Les *rhums* et *autres spiritueux* étrangers sont exclus de cette faculté, qui est réservée aux similaires provenant des colonies françaises[5]. Denrées et marchandises qui ne peuvent être importées que pour le port de Gorée.

Toutes marchandises importées à Gorée peuvent y être mises en entrepôt, à charge de réexportation dans le délai d'un an, ou de payement d'un droit de consommation. Celles que l'on dégage de l'entrepôt, en payant ce dernier droit, peuvent être employées aux échanges dans les comptoirs français de la côte d'Afrique et sur tous les autres points de cette même côte. Réexportation des denrées et marchandises mises en dépôt à Gorée.

Les *bois* et les *tabacs en feuilles* étrangers peuvent être extraits de l'entrepôt de Gorée pour la consommation de Saint-Louis[6].

La *cire* et le *morfil* (ivoire) ne peuvent être réexportés que pour les ports de France, sous la garantie d'un acquit-à-caution[7].

Les autres marchandises mises à l'entrepôt, et notamment les *gommes*, peuvent être réexportées à toutes destinations et sous tous pavillons[8].

Toutefois, cette faculté n'est que provisoire en ce qui concerne les *peaux* brutes et les bois d'*ébénisterie*, que l'article 4 de la dé-

[1] Circulaire du 20 octobre 1820. — Décision administrative du 28 janvier 1839. — Décision ministérielle du 24 novembre 1835. — Circulaire des douanes, n° 1516.

[2] Circulaire du 20 octobre 1820.

[3] Décision du ministre de la marine, du 17 décembre 1841; et circulaire des douanes, du 8 janvier 1842, n° 1895.

[4] Décision locale du 23 avril 1840. — Instructions ministérielles du 4 mars 1842.

[5] Décisions royales des 7 janvier 1822 et 17 août 1825.

[6] Articles 2 et 5 de la décision royale du 7 janvier 1822.

[7] Articles 3 et 4 de la décision royale du 7 janvier 1822.

[8] Article 5 de la décision royale du 7 janvier 1822; et ordonnance royale du 12 juillet 1831.

cision royale du 7 janvier 1822 a soumis en principe à la réexportation exclusive pour France[1].

Les cafés de la côte occidentale d'Afrique entreposés à Gorée sont exempts de droits de sortie à leur réexportation[2].

Exportation exclusive des produits du Sénégal pour la France.

Les produits du Sénégal ne peuvent s'exporter, par le port de Saint-Louis, que sur les bâtiments français et pour France, sous acquit-à-caution, à l'exception de la *gomme*, qui, ainsi qu'il est dit ci-dessous, peut sortir par bâtiments français, soit pour l'entrepôt de Gorée[3], soit à la destination de l'étranger en droiture[4].

Tarif des droits perçus à Saint-Louis et à Gorée sur les marchandises importées et exportées.

Les droits d'*entrée*, de *balance*, de *consommation*, d'*entrepôt* et de *sortie*, perçus à Saint-Louis et à Gorée sur les marchandises importées et exportées, sont réglés ainsi qu'il suit :

1° *Droits d'entrée.*

Marchandises importées de France par bâtiments français, à Saint-Louis et à Gorée.. 2 p. 0/0 de la valeur[5].

2° *Droit de balance.*

Fers et aciers non ouvrés poudre à tirer	importés par bâtiments français	à Saint-Louis...	2 p. 0/0	de la valeur[6].
		à Gorée.......	1 p. 0/0	

3° *Droit de consommation.*

Bois, tabacs, importés de Gorée à Saint-Louis.... 2 p. 0/0 de la valeur[7].

[1] Décision ministérielle du 16 mai 1827; et arrêté local du 16 juillet suivant.
[2] Arrêté local du 26 juillet 1841.
[3] Ordonnance précitée du 12 juillet 1831.
[4] Décision ministérielle du 6 décembre 1831.
[5] Arrêté local du 15 mai 1837.
[6] Même arrêté.
[7] Décision royale du 7 janvier 1822, et dépêche ministérielle du 2 janvier 1828.

4° Droits à l'entrepôt de Gorée[1].

ESPÈCE de MARCHANDISES.		UNITÉS TAXÉES.	DROITS À L'ENTRÉE en entrepôt, par bâtiments français.	DROITS À L'ENTRÉE en entrepôt, par bâtiments étrangers.	DROITS de CONSOMMATION en cas de non-exportation.
Sucre et café		100 kilog^es^.	0f 35c	Le *double* des droits ci-contre.	Le *quadruple* des mêmes droits.
Tabac en feuilles		100 kilog^es^.	0 65		
Vins		hectolitre.	0 20		
Eau-de-vie		hectolitre.	0 40		
Bois de construction	brut ou équarri à la hache	le stère.	0 10		
	scié	le stère.	0 15		
Autres marchandises	emballées	100 kilog^es^.	0 50		
	en vrac	100 kilog^es^.	0 25		

5° Droit de sortie.

Produits de la colonie exportés par bâtiments français, 2 p. 0/0 de la valeur[2].

Tarif des droits de navigation perçus à Saint-Louis et à Gorée.

Les *droits de navigation* perçus dans les ports de Saint-Louis et de Gorée sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Droits d'encrage[3]	Bâtiments français venant de France et allant à Saint-Louis et à Gorée	0f 50c	par tonneau.
	Bâtiments étrangers et bâtiments français venant de l'étranger à Gorée	1 00	
2° Droit de tonnage spécial sur les bâtiments inscrits dans les ports de la colonie[4]	à St-Louis.. Bâtiments au-dessous de 10 tonneaux	1 25	
	à St-Louis.. Bâtiments de 10 tonneaux et au-dessus	2 50	
	à Gorée... Bâtiments au-dessous de 10 tonneaux	0 00	
	à Gorée... Bâtiments de 10 tonneaux et au-dessus	2 50	
3° Droit de francisation[5]	Bâtiments au-dessous de 100 tonneaux	9 00	par bâtiment.
	Bâtiments de 100 à 199 tonneaux	18 00	
	Bâtiments de 200 à 299 tonneaux	24 00	
	Bâtiments de 300 et au-dessus (en sus, par 100 tonneaux)	6 00	
4° Droit de congé[6]	Bâtiments de long cours	6 00	par voyage.
	Bâtiments de grand et petit cabotage	6 00	par an.

Relevé comparatif des droits perçus à l'entrée en France sur les denrées et marchandises provenant du Sénégal et sur les similaires étrangers.

Le relevé suivant indique, d'après les tarifs de France, la quotité des droits d'entrée perçus dans la métropole sur les denrées et marchandises provenant du Sénégal et de ses dépendances, ainsi que sur les similaires étrangers.

[1] Décision royale du 7 janvier 1822.
[2] Arrêté local du 15 mai 1837.
[3] Arrêté local du 15 mai 1837.
[4] Arrêté local du 15 mai 1837.
[5] Arrêté local du 22 janvier 1819.
[6] Même arrêté.

DÉSIGNATION des denrées et marchandises.	DROITS PERÇUS EN FRANCE — sur les denrées et marchand^{ses} importées de la colonie par navires français.	SUR LES SIMILAIRES IMPORTÉS — par les navires français — de la côte occidental^{e} d'Afrique.	de l'Inde.	des pays hors d'Europe.	des pays à l'ouest du cap Horn.	des entrepôts.	par navires étrangers ou par terre.
Bœufs, par tête...........	50^{f}00^{c}	50^{f}00^{c}	50^{f}00^{c}	50^{f}00^{c}	50^{f}00^{c}	50^{f}00	50^{f}00^{c}
Bois d'ébénister^{ie} } les 100 kil.,	"	"	5 00	1 45	"	"	"
Bois de santal } suivant	0 50	"	10 00	1 45	"	4 55	5^{f} 50 à 60^{f}50^{c}
rouge...... } l'espèce.	0 80	"	15 00	1 50	"	5 00	6 10
Café, les 100 kilogrammes...	78 00	"	78 00	95 00	95 00	100 00	105 00
Cire non ouvrée, les 100 kil.	3 00	5 00	8 00	8 00	8 00	10 00	15^{f} à 65^{f}
Cornes de bétail brutes, les 100 kilogrammes........	0 10	"	0 10	0 10	0 10	0 10	0^{f}10^{c}
Coton en laine, les 100 kil..	5 00	"	10 00	20 00	20 00	30 00	25^{f} à 35^{f}
Cuivre pur, coulé en masses brutes, les 100 kilogrammes	1 00	"	1 00	1 00	1 00	2 00	3 00
Dents d'éléphants, les 100 k.	25^{f} à 50^{f}	25^{f} à 50^{f}	35^{f} à 70^{f}	55^{f} à 110^{f}	"	55^{f} à 110^{f}	70^{f} à 140^{f}
Écailles de tortue, les 100 k.	37^{f} à 150^{f}	"	25^{f} à 100^{f}	37 à 150	37^{f} à 150^{f}	50 à 200	75 à 300
Gommes exotiques, les 100 k.	10^{f}00^{c}	"	20^{f}00^{c}	20^{f}00^{c}	20^{f}00^{c}	25^{f}00^{c}	30^{f}00^{c}
Arachides, les 100 kilogr....	1 00	1^{f}00^{c}	"	2 50	"	2 50	3 50
Sésame, les 100 kilogrammes.	7 00	"	4^{f} et 4^{f} 50^{c}	10^{f}et12^{f}50^{c}	"	10^{f}et12^{f}50^{c}	12^{f}50 et 14^{f}
Autres graines oléagineuses, les 100 kilogrammes.....	3^{f} et 3^{f} 50^{c}	3^{f}et 3^{f}50^{c}	1 à 2^{f} 50^{c}	4^{f} à 7^{f} 50^{c}	"	6^{f}50^{c}et7^{f}50	6 50 et 9
Gomme copal, les 100 kil..	1^{f}00^{c}	"	1^{f}00^{c}	20^{f}00^{c}	"	20^{f}00^{c}	30^{f}00^{c}
Gousses tinctoriales et bablah, les 100 kilogrammes......	0 25	"	2 00	3 00	3 00	5 00	7 00
Huile de palme, les 100 kil..	4 00	"	4 00	12 50	"	"	15 00
Indigo, le kilogramme......	0 50	"	0 50	2 00	2 00	3 00	4 00
Orseille, les 100 kilogrammes	100^{f} et 200^{f}	"	100^{f} et 200^{f}	100^{f} et 200^{f}	100^{f} et 200^{f}	100^{f} et 200^{f}	107^{f} 50^{c} et 212 50
Peaux brutes, les 100 kilogr.	1^{f}00^{c}	"	"	5^{f}00^{c}	2^{f}50^{c}	10^{f}00^{c}	15^{f}00^{c}
Riz.... { en grains, les 100 k.	2 50	"	0^{f}50^{c}	2 50	2 50	6 00	9 00
Riz.... { en paille, les 100 k.	0 25	"	1 25	1 25	1 25	3 00	4 50
Salsepareille, les 100 kilogr..	40 00	"	75 00	75 00	75 00	100 00	125 00
Sené (feuilles et follicules), les 100 kilogrammes.	20 00	"	50 00	50 00	50 00	75 00	100 00

Nous terminerons ces développements en donnant, pour Saint-Louis et ses dépendances du fleuve, le tableau détaillé des importations et des exportations de produits ou de marchandises pour l'année 1840. Ce tableau permettra de juger de l'espèce et de la quantité des objets importés ou exportés, et même de la valeur approximative de chacun d'eux, telle que l'administration des douanes du Sénégal la fait figurer dans ses statistiques.

TABLEAU SYNOPTIQUE

DU

COMMERCE DU SÉNÉGAL

PENDANT L'ANNÉE 1840.

Tableau synoptique du commerce du Sénégal pendant l'année 1840, pour servir à l'appréciation et de ses

IMPORTATIONS.

PAYS de provenance.	PRINCIPALES DENRÉES et marchandises importées dans la colonie.	TAUX d'évaluation.	QUANTITÉS.	VALEURS.	TOTAUX.
De France..	Ambre..........................	〃	〃	114,829f 00c	
	Armes blanches..............	〃	〃	9,810 00	
	Armes à feu....................	〃	〃	107,299 90	
	Bière..............................	0f 30c le litre.	61,684	18,505 20	
	Biscuit de mer................	0 70 le kilog.	28,906	20,234 20	
	Brai gras et goudron..........	0 30 *idem*...	46,216	13,014 80	
	Café..............................	2 00 *idem*...	2,550	5,100 00	
	Clous de girofle..............	2 80 *idem*...	469	1,313 20	
	Cauris (coquillage)............	0 80 *idem*...	937	749 60	
	Conserves alimentaires........	2 50 *idem*...	9,238	23,095 00	
	Corail............................	〃	〃	141,550 00	
	Cordages........................	1 20 *idem*...	38,006	45,607 20	
	Eau-de-vie......................	0 60 le litre.	292,559	175,535 40	
	Farine de froment............	0,555 le kilog.	285,090	158,383 33	
	Fromage........................	2 00 *idem*...	5,442	10,884 00	
	Fer en barre....................	0 35 *idem*...	14,005	4,901 75	
	Guinées bleues................	16 00 la pièce.	91,434	1,462,944 00	
	Guinées blanches..............	13 00 *idem*...	500	6,500 00	
	Houille..........................	8 00 l'hect..	168 80	1.350 40	
	Huile d'olive..................	1 70 le kilog.	10,816	18,387 20	
	Linges et habillements........	〃	〃	51,988 20	
	Légumes secs..................	0 40 *idem*...	10,252	4,100 00	
	Liqueurs........................	1 00 le litre.	62,230	62,230 00	
	Mercerie........................	〃	〃	63,508 00	
	Morues..........................	0 80 le kilog.	1,937	1,549 60	
	Mélasse..........................	0 50 *idem*...	74,183	37,091 50	
	Parfumerie......................	5 00 *idem*...	2,435	12,175 00	
	Plomb en balle et grenaille.....	1 30 *idem*...	16,731	21,750 30	
	Poudre à tirer..................	〃	〃	〃	
	Pommes de terre..............	0 15 *idem*...	21,095	3,164 25	
	Riz................................	0 70 *idem*...	15,996	11,197 20	
	Savon............................	1 00 *idem*...	21,898	21,898 00	
	Sucre brut......................	0 80 *idem*...	32,490	25,992 20	
	Sucre raffiné..................	1 20 *idem*...	33,067	39,680 40	
	Saindoux........................	2 00 *idem*...	7,219	14,438 00	
	Tissus divers de coton........	〃	〃	312,651 24	
	Verroteries....................	2 36 *idem*...	189,588	447,427 68	
	Vin................................	0 30 le litre.	804,340	241,302 00	
	Tabac en feuilles..............	〃	〃	〃	
	Zinc en feuilles................	0 80 le kilog.	11,536	9,228 80	
	Marchandises non dénommées..	〃	〃	438,039 15	
					4,159,406f 50c
				À reporter..................	4,159,406 50

les produits divers et des marchandises d'échanges dont se compose le commerce du Sénégal dépendances.

EXPORTATIONS.

PAYS de destination.	PRINCIPALES DENRÉES et marchandises exportées de la colonie.	TAUX d'évaluation.	QUANTITÉS.	VALEURS.	TOTAUX.
Pour France.	Or... de Galam	3,072f le kilog..	1 625	367,773f 69c	
	Or... de Tischit		116 242		
	Or... du bas de la côte		1 824		
	Traites et lettres de change	〃	〃	353,468 44	
	Argent et or monnayés	〃	〃	151,700 00	872,942f 13c
	Arachides	43f 50c l'hect..	33 88	1,473 78	
	Bois.. de santal ou comwood	0 10 le kil..	8,477 500	847 75	
	Bois.. de caïl-cédra	50 00 le stère.	165 23	8,261 50	
	Bois.. d'ébène	0 20 le kil..	8,002	1,600 40	
	Bois.. ronier	0 148 *idem* ..	28 25	42 00	
	Café	2 00 *idem* ..	7,751	15,502 00	
	Cire brune	3 00 *idem* ..	92,620	277,860 00	
	Cornes de bœuf	0 75 *idem*...	1,672	125 40	
	Écailles de tortue	25 00 *idem* ..	53 189	1,329 72	
	Gingembre	0 75 *idem* ..	230	172 50	
	Gomme	1 00 *idem* ..	2,609,103 440	2,609,103 44	
	Morfil	3 50 *idem* ..	5,549	19,421 50	
	Huile de palme	0 50 *idem* ..	23,612	11,806 00	
	Noix de Touloucouna	0 15 *idem* ..	2,346 500	351 97	
	Bablah	〃	〃		
	Orseille	〃	〃	〃	
	Peaux de bœuf	1 20 *idem* ..	346,745	416,094 00	
	Pipes de terre	〃	〃	〃	
	Piments	0 75 *idem* ..	135	101 25	
	Riz	0 25 *idem* ..	50,668	12,667 00	
	Huile de Touloucouna	1 00 *idem* ..	392	392 00	
	Vieux cuivre	1 50 *idem* ..	3,497	5,245 50	
	Produits non dénommés	〃	〃	136 62	3,382,534 33
Pour les colonies françaises.	Bœufs vivants	50 00 l'un...	1,056	52,800 00	
	Chevaux vivants	500 00 *idem* ..	29	14,500 00	
	Bois de caïl-cédra	50 00 le stère.	3 30	165 00	
	Gomme	1 00 le kil..	976	976 00	
	Riz	0 25 *idem* ..	14,663	3,665 75	
	Vieux cuivre	1 50 *idem* ..	98 500	147 75	
	Autres produits non dénommés	〃	〃	〃	72,254 50
			À REPORTER		4,327,730 96

IMPORTATIONS. (Suite.)

PAYS de provenance.	PRINCIPALES DENRÉES et marchandises importées dans la colonie.	TAUX d'évaluation.	QUANTITÉS.	VALEURS.	TOTAUX.
	REPORT................	....	....	....	4,159,406f 50c
Des colonies françaises.	Clous de girofles.............	"	"	"	
	Mélasse....................	0f 50c le kilog.	12,395	6,197 50	
	Sucre brut..................	0 80 *idem*...	5,220	4,176 00	
	Tafia.......................	0 60 le litre.	5,000	3,000 00	
	Produits non dénommés.......	"	"	3,333 32	
					16,706f 82c
Des pays étrangers.	Bois........................	81,133 le stère.	366 85	29,763 64	
	Eau-de-vie..................	0 60 le litre.	2,273	1,363 80	
	Fer en barre................	0 35 le kilog.	185,097	64,783 95	
	Houille.....................	8 00 l'hect..	600	4,800 00	
	Légumes secs................	"	"	"	
	Pommes de terre.............	0 15 le kilog.	3,639	545 85	
	Poudre à tirer..............	1 60 *idem*...	53,835 500	86,136 80	
	Sucre brut..................	"	"	"	
	Tabac en feuilles...........	2 00 *idem*...	325,307	650,614 00	
	Marchandises non dénommées..	"	"	14,735 06	
					852,743 10
De la côte occidentale d'Afrique.	Arachides...................	"	"	"	
	Bois de comvood.............	0 23 *idem*...	5,000	1,150 00	
	Bois de cail-cédra..........	50 00 le stère.	45	2,250 00	
	Café........................	2 00 le kilog.	12,111	24,222 00	
	Chaux.......................	0 89 l'hect..	7,112	6,319 68	
	Cire brune..................	"	"	"	
	Cire entièrement brute......	1 00 le kilog.	138,910 500	138,910 50	
	Coton.......................	2 50 *idem*...	1,500	3,750 00	
	Écailles de tortue..........	25 00 *idem*...	50	1,250 00	
	Huile de palme..............	0 40 *idem*...	31,674	12,669 60	
	Mil.........................	12 00 l'hect..	14,519	174,228 00	
	Morfil......................	3 50 le kilog.	4,621	16,173 50	
	Noix de Touloucouna.........	7 12 l'hect..	607	4,320 84	
	Peaux de bœuf...............	1 20 le kilog.	220,719	264,862 80	
	Riz (net)...................	0 20 *idem*...	734,409	146,881 80	
	Sel.........................	0 03 *idem*...	4,500	135 00	
	Produits non dénommés.......	"	"	8 66	
					797,132 38
	VALEURS TOTALES des importations en 1840............				5,825,988 80

EXPORTATIONS. (Suite.)

PAYS de stination.	PRINCIPALES DENRÉES et marchandises exportées de la colonie.	TOTAUX d'évaluation.	QUANTITÉS.	VALEURS.	TOTAUX.
	REPORT............	....	....	....	4,327,730f 96c
Pour les pays trangers.	Gomme..................	1f 00c le kilog..	492,345	492,345f 50c	
	Mil......................	6 35 *idem*....	208,661	1,325	
	Peaux de bœuf.............	"	"	"	
	Riz......................	"	"	"	
					493,670 50
Pour commerce de la troque sur la côte ccidentaie d'Afrique.	Anisette..................	3 50 le panier.	500	1,750f 00c	
	Ambre....................	"	"	11,400 00	
	Armes blanches............	"	"	10,305 00	
	Armes à feu...............	"	"	10,418 00	
	Biscuits de mer............	"	"	"	
	Cuivre en feuilles..........	3 20 le kilog..	1,200	3,840 00	
	Cuivre en baguettes.........	"	"	6,000 00	
	Coton filé teint............	7 50 *idem*....	1,000	7,500 00	
	Corail....................	"	"	34,250 00	
	Drap écarlate..............	8 00 le m r e.	507 50	4,060 00	
	Eau-de-vie.................	0 60 le litre..	97,405 20	58,443 12	
	Fer en barre...............	0 35 le kilog..	65,000	22,750 00	
	Farine de froment..........	0 55 *idem*....	6,000	3,300 00	
	Guinées bleues.............	16 00 la pièce.	4,393	70,288 00	
	Mercerie..................	"	"	8,005 00	
	Huile d'olive...............	1 80 le kilog..	800	1,440 00	
	Liqueurs..................	1 00 le litre..	3,000	3,000 00	
	Limonades gazeuses.........	0 90 *idem*....	1,000	900 00	
	Laine filée................	"	"	"	
	Poudre à tirer..............	1 60 le kilog..	19,275 500	30,840 80	
	Parfumerie................	"	"	3,000	
	Sucre raffiné...............	"	"	"	
	Sirop.....................	"	"	"	
	Savon....................	1 00 *idem*....	2,410	2,410 00	
	Tabac en feuilles...........	2 00 *idem*....	40,000	80,000 00	
	Tissus divers, en laine......	"	"	"	
	Tissus divers, en coton......	"	"	64,554 80	
	Verroteries................	2 00 *idem*....	44,109	88,218 00	
	Vin... en futailles..........	0 37 le litre..	34,337 84	12,705 00	
	Vin... en caisse............	1 50 *idem*....	9,084	13,626 00	
	Zinc en feuilles............	"	"	"	
	Marchandises non dénommées..	"	"	65,560 50	
					618,564 22
	VALEURS TOTALES des exportations en 1840............				5,439,965 68

GORÉE.

Nous passerons sans nous y arrêter devant le littoral désert et sablonneux qui sépare Saint-Louis de la presqu'île du Cap-Vert, vis-à-vis de laquelle l'îlot de Gorée sort de la mer surmonté de ses hautes murailles; nous ne donnons même qu'un coup d'œil rapide à la position géographique de cet îlot, et renvoyons pour tous autres détails au volume de *Description nautique* publié en 1845.

L'îlot de Gorée, morne aride composé de basaltes d'un noir grisâtre et d'hydroxyde de fer scoriforme, est à peine long d'un kilomètre et large de 300 mètres; la partie culminante de cette masse basaltique s'élève de 35 mètres au-dessus de la mer: c'est celle qu'on a consacrée à la défense de l'île, en y bâtissant une formidable citadelle; la partie basse de la ville est celle, au contraire, où se trouvent les habitations et les magasins de l'État ou du commerce.

On comprend d'ailleurs qu'un îlot de ce genre, dépourvu d'eau, de bois, de terre végétale, de tout enfin, excepté de scories ferrugineuses, mélangées d'une espèce de terre jaune, laquelle est renommée pour le fourbissage du cuivre, on comprend, disons-nous, qu'un roc aussi stérile, aussi déshérité de la nature, n'ait été redevable de son importance qu'à son admirable position maritime: cet îlot est, en effet, jeté à l'ouvert d'une magnifique baie, assez vaste pour abriter des flottes entières; puis il offre le grand avantage de n'être pas, comme Saint-Louis, exposé directement aux émanations pestilentielles qui s'exhalent de marigots voisins; à la vérité, il se trouve, pendant l'hivernage de ces flaques d'eaux marécageuses sur le continent en regard, mais la profondeur de la baie suffit pour purifier leurs émanations au contact de l'air pur de la mer: aussi Gorée, foyer jadis renommé de la traite des noirs, est-il devenu maintenant un centre de ravitaillement précieux pour la division navale chargée de la surveillance des côtes occidentales d'Afrique; c'est, en outre, un entrepôt de commerce et un mouillage fort commodes pour les bâtiments marchands qui viennent au Sénégal ou dans les localités voisines échanger leurs marchandises françaises contre des produits africains, et non plus maintenant contre des cargaisons humaines.

Entrepôt de Gorée.

L'entrepôt créé à Gorée n'a jamais été d'ailleurs un entrepôt

réel; aucun magasin ne lui est affecté; et les marchandises entreposées sont entre les mains des propriétaires, sujets seulement à des récolements; cet entrepôt a été créé surtout en vue des bois, poudres et tabacs que le Sénégal tire, en grande partie, des États-Unis; et, à cet égard, il s'est manifesté un grand progrès dans la navigation française depuis quelques années; les cinq sixièmes de ces marchandises sont actuellement apportés dans la colonie par nos navires de commerce, qui viennent eux-mêmes purger l'entrepôt et payer les droits d'entrepôt et de navigation; le reste de ces marchandises est apporté par des Américains qui, naguère encore, venaient en importer à Gorée la plus grande partie.

Produits africains dont Gorée est le centre d'exportation.

Les produits dont Gorée est le pivot commercial proviennent des localités voisines et en sont apportés par des caboteurs armés à Gorée ou à Saint-Louis, qui se répandent dans ces diverses localités pour y faire leurs échanges.

Ces produits sont :

Les *arachides*, ou graines de pistaches, dont le commerce, comme on le verra tout à l'heure, a pris un immense développement depuis quelques années.

La *cire*, les *peaux de bœuf*, le *morfil*, le *café* de Rio-Nuñez, l'*huile de palme*, les *bœufs vivants*, le bois de *cail-cédra* ou de *construction*, enfin le riz et le mil, qui sont en grande partie consommés à Gorée même ou dans les environs; le commerce de la plupart de ces produits est en voie de progrès et prend de jour en jour un accroissement plus considérable, comme on le verra tout à l'heure.

Arachides ou graines de pistaches.

Les *arachides* ou graines de pistache figurent au premier rang pour l'importance de la valeur pécuniaire de ces produits, et surtout pour celle du tonnage. Ce produit, en effet, a cela d'essentiellement avantageux à la navigation que son transport exige beaucoup d'encombrement sur les bâtiments de commerce, partant beaucoup de ces bâtiments, partant beaucoup de marins pour les armer: de là une augmentation de mouvement maritime, de matériel et de personnel naval, but final que nous devons poursuivre de tous nos efforts. L'huile que l'on a extraite en France de la graine de pistache a pris, de jour en jour, plus de faveur aux yeux des fabricants : aussi en est-il résulté une marche ascendante vraiment remarquable dans le chiffre de son exportation, exportation dont nous avons

cherché, comme celle de tant d'autres produits africains, à favoriser les opérations au bas de la côte, par tous les moyens de protection possibles.

Ce fut en 1841 que l'on commença surtout à reconnaître et apprécier véritablement la richesse oléagineuse de ces graines en France; aussi, en 1842, en était-il déjà exporté 853,478 kilogrammes de Gorée, c'est-à-dire environ 1,500 tonneaux, cette denrée étant pour le fret évaluée de 5 à 600 kilogrammes au tonneau. Ces arachides provenaient du Cayor, de Baol et de la Cazamance, mais principalement de la Gambie, ce qui donnait une importance sérieuse à notre chétif comptoir d'*Albréda*.

La rivière Salum, que fréquentent nos caboteurs de Gorée, vint apporter aussi son contingent d'arachides à l'exportation de Gorée, puis Rio-Nuñez, Rio-Grande, Mellacorée, etc....; en un mot, tout le littoral compris entre le Cap-Vert et Sierra-Leone; l'impulsion donnée aux récoltes d'arachides fut rapide et vigoureuse. Nous avons vu qu'en 1842 les exportations de cette denrée atteignaient le chiffre de 1,500 tonneaux; en 1846, cette même exportation atteignit le chiffre de 6,700 tonneaux de fret, et, à cette quantité, il convient d'ajouter encore les arachides expédiées directement de la côte pour France, sans toucher à Gorée en retour, à bord des navires qui vont se charger aux divers points compris entre Rio-Nuñez et Sierra-Leone. Or, si l'on considère que les marchandises données en échange sont, pour la plupart, des produits manufacturés de France, et entre autres les tissus de Rouen, il y a lieu de se féliciter de l'accroissement qu'a pris une branche de commerce si favorable au mouvement de notre navigation et de notre industrie tout à la fois.

Cire. La cire est un produit qui tend aussi à s'accroître de jour en jour. La douane de Gorée en accusait une exportation de 118,000 kilogrammes dans l'année 1844, c'est-à-dire pour une valeur de plus de 400,000 francs. Ce produit est traité dans le Cayor, le Baol et la Cazamance; il arrive aussi à Gorée dans des pirogues où s'embarquent des marchands toucouleurs et mandingues, ces infatigables commerçants, pour venir vendre eux-mêmes leurs produits, et choisir ainsi plus à leur gré leurs marchandises d'échanges. La cire, achetée ainsi aux naturels est brute, c'est-à-dire mélangée de beaucoup de matières étrangères : aussi l'extension du chiffre de ce produit a-t-elle donné

aux commerçants de Gorée l'idée de le clarifier à l'aide de presses, lesquelles travaillent presque constamment.

Les *cuirs* ou peaux de bœuf sont encore des éléments d'échange en voie de progrès ; ils arrivent directement à Gorée, portés par les marchands indigènes du continent, ou à bord des caboteurs qui les traitent à peu près sur tous les points de la côte voisine de Gorée, tels que *Salum, Gambie, Cazamance, Rio-Nunez, etc.* Cuirs ou peaux de bœuf.

Ce mouvement de progrès n'a malheureusement pas lieu en ce qui concerne les exportations des bœufs du continent situé vis-à-vis de Gorée : les Antilles les recherchaient naguère, puisque dans le cours de 1843 il en avait été exporté près de 2,000 sur 20 navires de commerce français ; mais, sujets à une maladie qu'on appelle la *tique*, ils l'ont communiquée aux autres bœufs de ces colonies, et, depuis, leur exportation a considérablement diminué. Bœufs vivants.

L'huile de palme pourrait figurer pour une quantité assez notable dans le mouvement commercial de Gorée, si les commerçants de ce point envoyaient plus fréquemment leurs caboteurs dans les lieux de production de cette denrée, c'est-à-dire au S. de la Cazamance et dans les Bissagos ; mais la traite des arachides les absorbe, et nuit conséquemment à la traite de ce produit. Huile de palme.

Le *touloucouna* et le *woraïe* sont aussi deux denrées oléagineuses que l'on trouve sur le littoral voisin de Gorée ; le *woraïe* surtout, dont la graine renferme 75 p. 0/0 d'huile, pourrait acquérir une certaine importance ; mais elle a cela de fâcheux qu'elle est revêtue d'une pulpe assez épaisse, et que, par suite, il est fort difficile de la faire sécher sans la pourrir ; sa récolte a lieu durant l'hivernage.

Les bois de caïl-cedra et de construction abondent sur la fraction de côte qui s'étend depuis la *Cazamance* jusqu'à *Sierra-Leone*, et surtout dans le *Rio-Grande*, dont l'accès se prête si bien aux navires de fort tonnage propres à embarquer les plus grosses pièces de charpente. Cet article pourrait donner lieu à un commerce avantageux ; mais pour faire ces exploitations avec fruit il faudrait les entreprendre sur une échelle un peu considérable, et conséquemment être d'abord sûr du placement des bois en France à un prix avantageux. Cette initiative d'approvisionnement ne pourrait-elle pas être provoquée par le budget Bois de caïl-cédra et de construction.

de notre matériel naval, qui demande tant de pièces de choix et de grandes dimensions à nos forêts de France, ces précieuses réserves?

Café de Rio-Nuñez.

Le café de Rio-Nuñez, qui a pris faveur en France depuis quelques années, est une espèce de café sauvage, auquel certains amateurs trouvent de l'analogie même avec le *moka;* si cette denrée ne mérite pas une classification pareille, du moins paraît-elle donner au café cultivé, quand on les mélange ensemble, un goût et un arome assez agréables.

Mil et riz.

Le mil et le riz, surtout la première de ces denrées, sont, comme à Saint-Louis, les principaux éléments dont se compose la nourriture des habitants de Gorée et de la côte voisine; le poisson, que l'on pêche en abondance sur ce littoral, complète leur alimentation à peu de frais. Cette abondance de poissons permet même aux peuplades du littoral de le préparer et faire sécher au soleil pour le troquer contre le mil dans les villages de l'intérieur.

Il est d'ailleurs fort difficile de préciser exactement les quantités de mil et de riz reçues du continent à Gorée ou exportées dans le voisinage; les mouvements, en effet, s'en opèrent à chaque instant du jour, à bord des petits bâtiments et des nombreuses pirogues des naturels qui affluent à Gorée des divers points de la côte ou y retournent avec leurs petits chargements. Pendant la sécheresse qui a longtemps désolé le *Fouta*, ce grenier du Sénégal, Gorée et ses environs ont joui du privilége d'approvisionner de mil Saint-Louis et les escales de gomme; mais les rôles sont changés, et maintenant il arrive que Saint-Louis expédie souvent du mil à Gorée en certaine quantité. Ceci est dû à deux causes : la première, c'est que les sauterelles ont ravagé, ces dernières années, les moissons du Cayor, du Baol, Salum, etc.; la seconde, c'est que les naturels de ces territoires, voyant que les arachides étaient vivement recherchées, se sont mis à en cultiver beaucoup, et, par suite, à négliger leurs moissons de mil; certes, il eût été désirable que la culture d'une denrée ne nuisît pas à une autre; mais il est fort difficile de faire produire aux noirs plus que la somme de travail auquel ils sont accoutumés. On y parviendra cependant, mais peu à peu, et en leur créant chaque jour des besoins nouveaux; c'est d'ailleurs l'histoire de tous les peuples primitifs, lesquels ne franchissent que graduellement les divers échelons

qui les séparent de l'état de civilisation. Bref, cette diminution dans les récoltes de mil est un fait réel, et non-seulement elle a rendu parfois précaires les ressources alimentaires de Gorée et des localités voisines, mais encore elle a été une des causes qui ont annulé le cabotage assez actif auquel se livrait jadis la classe des traitants de Gorée pour troquer du mil avec les côtes voisines. Cette troque est donc presque anéantie dans la partie de la côte qui s'étend du Cap-Vert à la Gambie; sans doute ce cabotage aurait pu se continuer par eux encore avec succès entre la Gambie et la Cazamance, dans cette dernière rivière et dans les Bissagos; mais alors il eût fallu substituer de nouvelles relations aux anciennes, de nouveaux produits à ceux qu'ils avaient coutume de traiter, et, par conséquent, sortir de leurs habitudes routinières : la chose a été au-dessus de leurs forces; bref, il en est résulté que les petits traitants noirs de Gorée, seuls, ont continué à vivoter de la traite fort restreinte du mil, laquelle se fera toujours, parce que tout le monde s'en nourrit; mais les autres, gens de couleur pour la plupart, ont vendu leurs goëlettes et bateaux, ou les louent chaque jour à des commerçants européens de Gorée et de Saint-Louis : ces Européens, profitant de l'apathie des indigènes, sont donc parvenus à accaparer à peu près le commerce de Gorée, lequel prend dans leurs mains une extension toujours croissante.

Cabotage de Gorée.

Cette déchéance de la classe des traitants de couleur, plus connus sous le nom générique d'*habitants* de Gorée, n'est donc point le résultat d'une diminution dans l'importance commerciale de leur île; au contraire, le mouvement des affaires y augmente considérablement, et, par suite, le nombre des négociants ou marchands payant patente s'est accru dans une proportion semblable; mais ces affaires ont changé de direction et de mains; il en est résulté que les habitants indigènes, faute d'avoir pu lutter contre l'intelligence et surtout l'activité des commerçants européens, se sont vus presque tous obligés d'abandonner à ces derniers des bénéfices qu'ils faisaient jadis, qu'ils pourraient faire encore avec un peu d'activité, et dont ils se laissent déposséder avec une apathie déplorable; du reste, il n'a guère fallu qu'une dizaine d'années pour opérer dans les habitudes commerciales de Gorée et dépendances cette transformation dont j'ai pu suivre les phases, pour ainsi dire, de jour en jour; on comprend, du reste, que cette substitution du com-

merçant européen au commerçant indigène ait eu lieu bien plus rapidement et plus facilement à Gorée qu'au Sénégal même : la traite du fleuve, en effet, et principalement celle de la gomme, oblige à un séjour constant dans les escales et dans le voisinage de marigots, souvent mortels pour les Européens : celle de Galam surtout leur est très-funeste; tandis que les affaires commerciales qu'entreprend Gorée avec les localités voisines n'exigent pas toujours la présence du commerçant sur les marchés où les caboteurs opèrent leurs échanges; puis, ces marchés, presque tous voisins de la mer, n'ont que peu de durée et sont hantés principalement dans la bonne saison. Tout cela explique naturellement comment la race européenne, exclue du fleuve par l'insalubrité de ses rives, a pu, grâce à la supériorité de son intelligente activité sur la race africaine, s'emparer rapidement du mouvement commercial des points de traite maritimes de la côte de Sénégambie; je ne répondrais pas, du reste, que dans le Sénégal même, et malgré les obstacles réels de l'insalubrité du fleuve, une pareille tendance ne parvînt à se manifester plus tard si les Européens étaient admis à la traite des escales; sans doute la transformation ne serait pas si complète qu'à Gorée, car peu d'Européens pourraient, je crois, se faire au ciel d'airain de ces escales et à l'air empesté des marigots; mais il en est de plus fortement trempés qui triompheraient de ces obstacles, et l'on ne peut méconnaître que leur présence dans le fleuve, faisant naître une louable émulation chez les traitants indigènes, stimulerait leur activité parfois trop endormie ; du reste, le moment ne semble pas encore venu d'ouvrir cette voie nouvelle à la concurrence commerciale du fleuve.

Marchandises d'importations.

Les marchandises qui servent aux échanges des produits détaillés ci-dessus sont françaises ou étrangères : les premières consistent en étoffes de France et de l'Inde, fusils, ambre, verroteries, eau-de-vie et tafia ; elles soutiennent maintenant, avec succès, la concurrence anglaise que l'on rencontre à chaque pas sur le littoral; nos guinées indiennes y trouvent un grand débit; celles de Rouen, bien plus chères que ces dernières, y obtiennent cependant la différence de prix : nos fusils même commencent à être bien vendus; nos spiritueux y sont supérieurs à tous autres, et quant aux verroteries, coraux, ambre, etc., notre commerce, qui les a de première main, peut les vendre à meilleur marché que le commerce anglais. Au sujet des ver-

roteries, nous ferons remarquer que le chiffre de leurs importations a subi depuis quelque temps une assez forte dépression ; mais il n'y a pas lieu d'en regretter la cause : la plus grande partie de ces verroteries, coraux, ambre, etc., étaient portés par nos caboteurs dans les établissements des Bissagos, et, une fois là, vendus par des Portugais à des Mandingues marchands d'or, lesquels aboutissaient de l'intérieur à ces foyers de traite avec des esclaves à vendre comme complément de leurs marchandises de caravane; mais, la traite des esclaves ayant grandement diminué dans ces parages, les marchands d'or ont cessé d'y aboutir, de même qu'ils ont depuis longtemps oublié la route de Gorée : il en est résulté que les importations de verroteries, dont le commerce de Gorée approvisionnait ces points, ont subi une dépression notable, de laquelle il y a lieu, selon nous, de s'applaudir.

La seconde catégorie des marchandises importées à Gorée, c'est-à-dire les marchandises étrangères, se compose surtout de poudres, tabacs et fers : la concurrence anglaise se présente naturellement avec avantage sur le marché, quand ces éléments d'échanges y jouent le rôle principal, ce qui arrive souvent; mais il est, je crois, facile d'égaliser les chances en se les procurant par des commandes bien combinées en Angleterre et à la Nouvelle-Orléans, et en faisant ensuite diriger ces cargaisons snr l'entrepôt de Gorée.

En somme, le mouvement du commerce et de la navigation de Gorée a acquis une véritable importance depuis quelques années, et son rapide progrès est attesté par les chiffres officiels des douanes coloniales.

Progrès considérable dans le mouvement commercial de Gorée.

Les tableaux de ces douanes présentent en effet, en 1845, un mouvement commercial de 5,788,704 francs pour le commerce de Gorée et des comptoirs dont il est l'aboutissant, c'est-à-dire plus que triple de ce qu'il était dix années auparavant.

Si l'on considère maintenant que Gorée, ainsi que les côtes qui l'avoisinent, n'a guère vécu depuis deux siècles, et jusqu'à notre reprise de possession de 1818, que *par* et *pour* la traite des esclaves, on doit applaudir vivement à ce progrès et en féliciter le commerce français, peut-être aussi l'administration française, surtout celle de la métropole, à laquelle on rend bien rarement justice. On doit les féliciter tous deux, non-seulement d'avoir substitué le commerce licite au trafic réprouvé

des esclaves dans ces contrées, mais aussi d'avoir fécondé ce commerce, en assurant des débouchés toujours croissants à l'industrie française et, par suite, une notable augmentation au chiffre de notre marine marchande, cette pépinière de notre marine militaire.

Les douanes de la métropole, qui sont les véritables archives où l'on doive puiser la preuve palpable, évidente, des progrès de notre colonie africaine, ne fournissant pas les importations et les exportations séparées pour Saint-Louis et Gorée, nous donnons ci-dessous les relevés annuels du mouvement de commerce et de navigation de ces deux points réunis, lesquels constituent, avec leurs dépendances, la colonie française du Sénégal.

Ces relevés datent de 1837 et vont jusqu'en 1846; leurs chiffres sont si éloquents par eux-mêmes, que nous nous abstiendrons de les commenter; nous renvoyons d'ailleurs au tableau synoptique donné précédemment pour l'appréciation des prix et des détails relatifs aux produits et aux marchandises d'échanges qui constituent le commerce sénégalais.

Relevé comparatif du commerce et de la navigation du Sénégal avec la France de 1837 à 1846. (D'après le tableau général des douanes de France.)

ANNÉES.		COMMERCE GÉNÉRAL. (Valeurs.)		NAVIGATION RÉSERVÉE.		
				Navires.	Tonnage.	Équipage.
						hommes.
1837...	Importations..	4,119,408 f	Entrée....	34	3,902	308
	Exportations..	7,954,582	Sortie.....	50	5,913	443
	TOTAUX...	12,073,990	TOTAUX..	84	9,815	751
1838...	Importations..	5,311,409	Entrée....	40	4,407	361
	Exportations..	11,805,604	Sortie.....	64	6,658	641
	TOTAUX...	17,117,013	TOTAUX..	104	11,065	1,002
1839...	Importations..	5,008,628	Entrée....	48	4,539	420
	Exportations..	8,596,451	Sortie.....	53	5,182	474
	TOTAUX...	13,605,079	TOTAUX..	101	9,721	894
1840...	Importations..	4,354,562	Entrée....	32	3,561	296
	Exportations..	7,478,350	Sortie.....	49	5,196	441
	TOTAUX...	11,832,912	TOTAUX..	81	8,757	737
1841...	Importations..	3,721,300	Entrée....	35	3,548	306
	Exportations..	6,292,526	Sortie.....	44	4,991	406
	TOTAUX...	10,013,826	TOTAUX..	79	8,539	712
1842...	Importations..	3,029,385	Entrée....	37	4,215	361
	Exportations..	5,614,071	Sortie.....	45	4,973	420
	TOTAUX...	8,643,456	TOTAUX..	82	9,188	781
1843...	Importations..	4,583,422	Entrée....	50	6,802	497
	Exportations..	6,953,986	Sortie.....	62	10,262	687
	TOTAUX...	11,537,408	TOTAUX..	112	17,064	1,184
1844...	Importations..	4,480,630	Entrée....	45	6,149	452
	Exportations..	9,839,016	Sortie.....	75	11,875	792
	TOTAUX...	14,319,646	TOTAUX..	120	18,024	1,244
1845...	Importations..	6,833,525	Entrée....	60	8,237	553
	Exportations..	16,187,273	Sortie.....	88	12,991	894
	TOTAUX...	23,020,798	TOTAUX..	148	21,228	1,447
1846...	Importations..	7,531,918	Entrée....	57	8,715	575
	Exportations..	16,348,221	Sortie.....	102	16,417	1,027
	TOTAUX...	23,880,139	TOTAUX..	159	25,132	1,602

DAKAR, HANN, RUFISQUE, ETC.

Nous quittons Gorée, et, traversant la rade, nous passons devant les villages de Dakar, situé sur le continent en regard de cette île : ces villages sont les plus importants de la presqu'île du Cap-Vert, où se jettera inévitablement, plus tard, l'exhubérance de la population de Gorée. Les positions principales de cette presqu'île ne peuvent donc tarder un jour à être fortifiées et occupées par nos troupes sénégalaises. Nous nous abstenons d'ailleurs de développer ici les considérations qui militent en faveur de cette occupation; nous nous abstenons également de formuler en détail les droits anciens que nous pourrions revendiquer sur le littoral compris entre le Cap-Vert et la Gambie. Continuant à envisager cette fraction de côte sous son point de vue purement commercial, nous supposerons qu'embarqué sur un navire troqueur nous descendons toute la côte d'Afrique, de points en points, le long du littoral et à 3 ou 4 milles de la plage, ainsi qu'il nous est arrivé maintefois de le faire sur des bâtiments de guerre; et que le soir, pour qu'aucun point n'échappe à nos regards, nous laissons tomber l'ancre au meilleur mouillage possible.

La presqu'île du Cap-Vert, bien qu'assez fertile, comparativement surtout aux dunes sablonneuses qui la précèdent, depuis Saint-Louis, ne produit cependant pas le mil nécessaire à la consommation de ses habitants, lesquels sont obligés d'en acheter dans l'intérieur et même à Gorée; c'est ainsi, et grâce surtout à leurs achats de marchandises, que retourne à ce point une partie du numéraire avec lequel les habitants de Gorée achètent de leur côté à ceux de la presqu'île, des bœufs, des volailles, du poisson frais, du vin de palme, des légumes, etc., etc. Nous avons vu qu'il était facile, à nos colonies de l'O., de s'approvisionner de bestiaux à cette presqu'île vers laquelle sont dirigés, quand on les demande, les troupeaux de bêtes à cornes élevés dans le Cayor, le Baol, etc....

Aux villages de *Dakar* succède celui de Hann, où les habitants de Gorée, profitant d'un marigot voisin, sont parvenus à fertiliser quelques jardins potagers avec succès; puis ceux de *Rufisque*, *Hyenne* et plusieurs autres sans grande importance, tous bâtis sur le littoral de l'immense baie qui s'étend de Gorée

au cap de Naze : comme on l'a vu plus haut, dans ces villages on traite principalement des cuirs, du mil et de la cire. Après avoir doublé le cap de Naze, on passe devant les villages de Guerreiro, puis ceux de *Portudal*. On a quitté le Cayor, et on est dans le royaume de *Baol;* toujours le même produit, le même genre de commerce,

Villages de Guerreiro et de Portudal.

En continuant à descendre la côte, on arrive devant *Joal,* où l'on retrouve encore parmi les habitants, en partie catholiques, les vestiges de nos anciennes factoreries commerciales; on a quitté le *Baol;* on est dans le *Sin*, qui donne son nom à la rivière de ce nom; cette rivière et celle de Salum ont une commune embouchure.

Joal.

Bien que sur la fraction de côte devant laquelle nous venons de passer, les arachides ou graines de pistache ne se traitent pas encore en aussi grande quantité que sur le littoral que l'on va parcourir, la culture de cette denrée y a pris néanmoins un certain développement. La rivière Salum offre, à cet égard, des résultats remarquables; ainsi, en 1843, elle fournissait à peine, au cabotage de Gorée, 3 tonneaux $\frac{1}{2}$ d'arachides; en 1844, elle en produisait 36 tonneaux, et, en 1845, deux factoreries établies sur ses rives en traitaient 100 tonneaux; bref, en 1847, ce n'étaient plus des caboteurs de Gorée qui venaient recueillir les arachides de ce point, c'étaient 4 navires français qui avaient reçu l'ordre d'y venir opérer leur chargement et d'en relever directement pour France. Le roi de Salum, établi à *Cahone,* favorise de tous ses moyens la culture de cette denrée qui jette parmi ses sujets des marchandises européennes désormais indispensables pour satisfaire les besoins que nous leur avons créés. Au delà de la barre de la rivière Salum sont les côtes septentrionales de l'entrée de la Gambie, lesquelles appartiennent au roi de Bar : cette côte n'offre que des criques peu profondes, où l'on trouve, comme en général dans les criques, rivières ou marigots de ces parages, des bancs de coquilles propres à faire de la chaux assez bonne. Sur presque tous les points qu'on vient de parcourir, il y a des traitants noirs de Gorée établis au milieu des villages des naturels sans autre protection que celle de leur nationalité française; on le voit donc, notre influence a fait dans ces parages autant de progrès que l'adoucissement des mœurs des indigènes, adoucissement qui est d'ailleurs la conséquence de nos relations commerciales et

Rivière Salum.

civilisatrices. En parlant du commerce de Gorée, nous avons déjà analysé les diverses marchandises qui servent à opérer les échanges sur cette côte; nous ne nous repéterons donc pas, et entrerons dans la rivière de *Gambie*, pour mouiller à *Sainte-Marie-Bathurst*, chef-lieu de cette possession anglaise.

LA GAMBIE.

Sainte-Marie Bathurst.

La Gambie est un fleuve magnifique, qui a sur le Sénégal l'avantage de n'être pas barré et de donner accès aux navires marchands du plus grand tonnage. La ville de Sainte-Marie, bâtie depuis peu d'années sur la rive gauche et à l'entrée du fleuve, offre plusieurs maisons européennes d'un riant aspect. Le commerce de la Gambie consiste en arachides, peaux de bœuf, cire et or, riz et mil; une grande partie de ces produits se traite dans le haut du fleuve, où les Anglais ont bâti un établissement au point de *Mac-Carthy*.

Ile de Mac-Carthy.

Mac-Carthy est une île de 7 milles de long sur un demi-mille de large; il s'y trouve 80 hommes de garnison, commandés par 2 officiers. Une quinzaine de maisons de commerçants se groupent au milieu de cette île, dans la petite cité naissante à laquelle on a donné le nom de *George-Town*. Les bâtiments de commerce de 200 tonneaux peuvent remonter jusqu'à ce point, le seul établissement militaire que les Anglais aient formé dans le fleuve.

Comptoir français d'Albreda.

Quand on quitte Sainte-Marie-Bathurst, pour remonter le fleuve, on aperçoit, à 5 ou 6 lieues au-dessus, le petit comptoir français d'Albreda.

Naguère encore, et avant que les arachides, si vivement demandées en France, eussent pris sur cette côte, et dans la Gambie particulièrement, le développement immense de troque, dont nous avons précédemment analysé le progrès, les quelques traitants français, établis à Albreda, n'y échangeaient qu'une assez médiocre quantité de cuirs, de cire, de riz et mil, avec les marchands mandingues venus de l'intérieur; mais les choses ont complétement changé de face depuis la prospérité, toujours croissante, du commerce des arachides. Albreda a servi de factorerie à nos négociants du Sénégal et de Gorée, pour y venir prendre leur part de cet important produit de la Gambie. Le mouvement total du commerce y a été, en 1845, de 547,282 fr. et a employé 40 navires, dont 36 français et 4 étrangers. Ce

mouvement est indépendant des échanges opérés directement avec l'établissement de Sainte-Marie-Bathurst, lesquels prennent également, grâce à la troque des arachides, une extension remarquable. Ce n'est pas d'ailleurs ici le lieu de faire connaître les démêlés politiques, dont cette petite possession française, enclavée dans une colonie anglaise, a été ou est encore le sujet; les difficultés auxquelles sa position anormale a donné lieu ont été suffisamment expliquées dans les deux Chambres.

Après avoir quitté la Gambie, nous passons, en descendant toujours au S., devant une côte basse et coupée par une grande quantité de criques et de marigots, lesquels lui donnent, du large, l'aspect d'autant d'îles plates. L'eau est peu profonde devant ce littoral, et oblige à s'éloigner en le contournant, surtout depuis le point Cougniour, dont le village est à 2 milles dans l'intérieur; les villages qui sont dans le voisinage des petites rivières Caton, Saint-Pierre et Sainte-Anne, lesquelles se succèdent entre la Gambie et la Cazamance, sont aussi à une certaine distance du rivage : ces criques et petites rivières sont d'ailleurs d'un accès difficile; des mangliers en obstruent les contours, et, dans la saison des pluies, les terres basses qu'elles entrecoupent doivent être inondées fréquemment, ce qui explique l'éloignement des habitations des naturels; nos caboteurs de Gorée y abordent cependant pour traiter du riz avec les *Dyolas*, qui peuplent cette fraction de côte.

Cougniour : petites rivières de Caton, Saint-Pierre et Sainte-Anne.

LA CAZAMANCE.

La Cazamance est une des plus jolies rivières de la côte. En se reportant à ma description nautique, on verra par quelles passes doivent pénétrer les goëlettes ou petits bricks auxquels leur tirant d'eau permet d'entrer dans cette rivière. Par suite de traités conclus à diverses époques, nous avons fait l'acquisition des points les plus importants sur les deux rives jusqu'à une trentaine de lieues dans l'intérieur, c'est-à-dire jusqu'aux points où la rivière cesse d'être facilement accessible à des caboteurs.

En remontant la Cazamance, on remarque que les terres de ses rives se composent, dans le voisinage de la mer, d'autant d'îles plates, qu'entrecoupe le cours tortueux de nombreux marigots : leur végétation, assez riante en certains endroits, est cependant loin de se montrer encore aussi riche que celle du haut de la rivière; le bas de la rivière est habité par les *Dyolas*,

Excursion rapide dans la rivière Cazamance.

peuplades pauvres, dont les villages, parsemés çà et là sur les rives, se sont organisés en autant de petites républiques indépendantes l'une de l'autre; nos caboteurs ne traitent guère avec eux que du riz; les palmiers à huile y sont cependant communs; mais ils extraient de préférence, de la noix de *touloucouna*, une autre espèce d'huile qu'ils échangent à bas prix; l'arbre qui la produit couvre la contrée.

En continuant à remonter la rivière, on s'aperçoit, à la cessation des criques et des marigots, que l'on est à la limite des terrains d'alluvion; aussi les deux rives deviennent-elles plus riches et plus peuplées. Les *Féloupes*, puis les *Mandingues* habitent sur la rive droite; les *Bagnonces* d'abord, puis les *Balantes*, et enfin d'autres Mandingues sur la rive gauche : chez ces peuplades, et particulièrement à Siquinchor, on traite beaucoup de riz, de la cire et des cuirs; nous ajouterons aussi des arachides que l'on commence à recueillir en assez grande quantité dans la rivière Cazamance, depuis que nos commerçants en ont fait des commandes considérables. On trouve à Siquinchor, où flotte le pavillon portugais, une réunion de quelques noirs, ou gens de couleurs.

Après avoir dépassé Siquinchor, on rencontre des passes tortueuses et difficiles au milieu d'une grande largeur de rivière; mais, en revanche, le sol devient plus fertile, plus riche de végétation; le bétail se montre en assez grande quantité. Nous arrivons, après le passage difficile de Piédras, au village de *Sedhiou*, où l'on a élevé, depuis quelques années, un petit fort français pour protéger le commerce de la rivière; il est situé à une trentaine de lieues de l'embouchure, et on peut le considérer comme indiquant à peu près la limite de la navigation de la Cazamance, tant les passes sont, au delà, étroites, sinueuses et peu profondes.

Fort français de Sedhiou.

C'est, au milieu des *Mandingues*, la peuplade la plus commerçante de la Sénégambie, et près du village même de Sedhiou, que s'élève l'établissement français qui en a conservé le nom.

Cet établissement, dû aux travaux de MM. les officiers Dagorne et Dalen, est placé sur le passage des caravanes de Mandingues, qui viennent y traiter de l'or, des cuirs et surtout de la cire : ce dernier produit y est même clarifié à l'aide de presses à vis qu'on a fait venir du Sénégal; mais le produit qui a pris et prendra de plus en plus de l'importance dans la rivière, c'est

l'arachide, que nous voyons se multiplier si rapidement sur toute cette fraction de côte. La compagnie de Galam, qui a contribué aux dépenses du fort de Sedhiou, avait jadis le monopole commercial de la Cazamance; mais le régime de libre concurrence y est maintenant établi et a profité surtout au commerçant de Gorée. Dans l'année 1845, son mouvement commercial s'est élevé à 480,000 francs. J'ai toujours eu l'intention de lier des relations politiques et commerciales entre le comptoir de *Sedhiou* et l'almamy du *Fouta-Dyallon*, lequel exerce une certaine suzeraineté sur le pays de *Sedhiou;* mon but était de multiplier les envois de caravanes mandingues au sein de l'établissement français. Je signale l'exécution de ce projet à mes successeurs dans le gouvernement du Sénégal.

Il paraît, d'ailleurs, inutile d'entrer de nouveau dans le détail des marchandises européennes à l'aide desquelles on opère les échanges sur ce point. Par le fait, ces marchandises ont déjà été énumérées lorsque nous avons développé quelles étaient les importations comme les exportations de Gorée, ce pivot commercial de la fraction de côte que nous venons de descendre et même de celle que nous allons explorer encore.

CHAPITRE II.

CÔTE DES BISSAGOS, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP ROXO ET LES ÎLES DE LOSS.

Rio-Cacheo ou Santo-Domingo.

La première rivière qui succède à la Cazamance est le *Rio-Cacheo*, dont l'abord est rendu difficile par des brisants et des bancs de vase sur lesquels il y a peu d'eau ; du reste, entre le Rio-Cacheo et le Rio-Nunez, c'est une suite non interrompue d'îles longues, plates, d'un abord difficile, impossible même dans certaines parties, à cause des bancs de vase qui en prolongent les contours bien avant dans la mer : c'est un réseau inextricable de canaux, de marigots peu profonds, dans lesquels il n'est souvent de navigation possible qu'à l'aide de pirogues ; c'est enfin une ceinture de brisants qui unit, du côté de la mer, tout ce vaste archipel des Bissagos et n'en permet les approches qu'à de petits caboteurs, encore dans certaines localités moins inabordables que le reste de l'archipel.

La mer, en s'engorgeant dans les canaux les plus larges de ces îles, y a formé d'apparentes rivières, qui ne sont autres que des golfes très-profonds dont la forme longitudinale aura occasionné les méprises des premiers navigateurs ; mais, depuis, on a pu se convaincre que les courants d'eau douce qui viennent déboucher dans ces prétendues rivières étaient excessivement rares, et que les criques qui terminaient leurs enfoncements asséchaient à marée basse pour la plupart. Le nom d'*estuaire* convient donc plutôt que celui de *rivière* à ces entrées de golfes allongés qu'alimente la mer en se précipitant dans les espaces creux formés par les asséchements et les alluvions.

En remontant le *Rio-Cacheo* ou Santo-Domingo, on rencontre

l'établissement portugais de Cacheo, et, plus haut encore, le comptoir de *Farinha,* qui en est comme la succursale avancée. On traitait naguère encore beaucoup d'esclaves à ces points; mais ce trafic immoral commence à y faire place au commerce licite, lequel consiste en or, arachides, huile de palme, cuirs et riz.

Comptoirs portugais de Cacheo et Farinha.

Après avoir dépassé le Rio-Cacheo ou Santo-Domingo, on donne dans le canal oriental de l'archipel des Bissagos pour se rendre à Bissao, établissement portugais situé à l'entrée du Rio-Geba. Mais, avant de pénétrer dans ce canal, disons quelques mots de l'archipel des Bissagos, que nous allons laisser en grande partie à notre droite.

Archipel des Bissagos.

La plupart des îles qui composent cet archipel, si peu connu encore, sont fertiles et couvertes de la plus belle végétation forestière. Un grand nombre de ces îles est habité, et les noirs qui les peuplent diffèrent souvent entre eux de mœurs, d'usages, de langage et même de race. Chez ces peuplades insulaires, et même chez celles qui habitent le continent voisin, il y a peu ou point d'industrie; ils cultivent, pour leur nourriture, le mil et le riz, suivant la nature et l'élévation du sol; leurs produits commerciaux consistent en cire et huile de palme, que des procédés d'extraction moins imparfaits fourniraient avec plus d'abondance, surtout si notre cabotage sénégalais fréquentait plus activement cet archipel pour faire la troque dans ses nombreux canaux. Faute de relations avec les bâtiments de commerce, les insulaires des Bissagos en ont établi avec le continent voisin, à l'aide de pirogues qui traversent le canal oriental de l'archipel : toutefois, il s'en faut que toutes les îles soient en communication avec ce continent; un grand nombre d'entre elles sont encore dans un état de barbarie toute primitive.

Iles de Boulam et de Cagnabac.

Les deux îles de cet archipel les plus fréquentées sont celles de Boulam et de Cagnabac.

L'île de Boulam, découverte par les Français, a vu des tentatives d'établissements de toute sorte sur son sol insalubre : Français, Anglais et Portugais, séduits par sa fertilité et sa richesse de végétation, y ont, à diverses époques, élevé des comptoirs commerciaux que l'insalubrité du climat a fait abandonner par tous. L'île est toujours aussi riche de végétation, mais aussi malsaine; le bétail et les palmiers y abondent.

L'île Cagnabac est la plus importante de l'archipel; elle abonde en riz et huile de palme : ce sont les pirogues de ses

habitants qui hantent le plus fréquemment le canal qui sépare l'archipel du continent.

Comme on le voit, l'essor est presque tout entier à donner aux habitants de cet archipel, que le commerce seul pourrait parvenir à civiliser. Mais de grands obstacles matériels retardent et retarderont longtemps encore cette ère nouvelle pour les indigènes des Bissagos. Ces obstacles consistent principalement dans le peu de profondeur des canaux qui découpent en tout sens ce vaste pracel d'îles basses et entourées de récifs; dans les violents courants qui y règnent, dans les marées considérables qui rendent leur littoral inabordable de basse mer, et enfin dans la difficulté que notre marine militaire trouverait à suivre notre cabotage dans ces canaux pour le protéger contre les tentatives de pillage d'indigènes encore sauvages.

Après ce coup d'œil général sur les Bissagos, nous allons donner dans le canal oriental de l'archipel, puis entrer dans le *Rio-Geba*, le plus considérable de ces estuaires, pour mouiller à *Bissao*, établissement portugais d'une certaine importance, et bâti sur l'île du même nom.

L'établissement portugais de Bissao se compose d'un fort, armé de canons, qui devrait faire trembler les naturels de l'île, et qui cependant subit leurs exactions avec une faiblesse inconcevable : il a fallu que, dernièrement encore, un bâtiment de guerre français fût châtier ces derniers et secourir la garnison portugaise presque réduite à merci, malgré ses canons, par les indigènes révoltés.

Dans le vaste estuaire, ou golfe allongé qui baigne les abords de l'île de Bissao, viennent déboucher plusieurs cours d'eau peu profonds, dont le plus important est celui qui continue à prendre le nom de Rio-Geba : au delà de l'estuaire, ce cours d'eau n'est accessible qu'à de très-petites embarcations, à des pirogues même, si l'on veut remonter jusqu'au comptoir portugais de Geba, situé au point où il cesse tout à fait d'être navigable. Du reste, la fréquentation de ce cours d'eau et le commerce de Geba sont monopolisés par les Portugais; les navires et commerçants étrangers sont obligés de s'arrêter à Bissao, dont ce comptoir est une succursale importante, et où viennent aboutir les caravanes de Mandingues de Fouta-Dyallon et d'ailleurs; ils y portent de l'or, de la cire, des cuirs et du morfil. A Bissao même les commerçants portugais, indépendamment de ces produits, traitent aussi

Comptoir portugais de Geba.

de l'huile de palme, du riz et des arachides. Nous avons raconté précédemment comment ces caravanes de marchands d'or mandingues se faisaient suivre d'un grand nombre d'esclaves qu'elles vendaient comme appoints aux agents négriers des possessions portugaises; mais ce trafic, sans qu'on puisse affirmer qu'il a cessé complétement, semble du moins y avoir beaucoup diminué, grâce aux ordres sévères envoyés par le gouvernement portugais à ses employés.

Du reste, le commerce portugais de la métropole n'entre pour rien dans les échanges qui se font au sein de ses propres comptoirs; les marchandises importées dans ces derniers sont françaises, anglaises ou américaines, de même que leurs produits africains s'en exportent sur des bâtiments de ces trois nations. C'est donc ici encore un des points où rayonne le cabotage sénégalais, pour grossir d'autant le chiffre des importations et exportations sénégalaises, que nous avons précédemment analysées.

On a déjà vu que l'établissement de Bissao entretenait, en outre, avec les îles les plus voisines de l'archipel et par la voie de pirogues, des communications commerciales, dont l'huile de palme et le riz étaient les objets principaux. Si cet établissement était dans des mains plus entreprenantes, ce serait donc un excellent pivot pour l'exploitation de tout l'archipel; mais le temps n'est pas éloigné encore où Bissao cherchait presque uniquement à y recruter des esclaves pour grossir le chiffre des cargaisons de ses négriers. Le commerce licite, entre les mains des Portugais seulement, ne peut donc faire sortir que bien lentement cet archipel de l'état sauvage où il végète depuis des siècles et presque sous les yeux des Européens.

Rio-Grande et Rio-Bolole.

Après avoir quitté Bissao, et continuant à descendre le canal oriental, nous passons entre l'île *Gallinas* et l'île *Boulam* sur laquelle nous nous sommes étendus précédemment, et nous nous trouvons devant un vaste estuaire assez semblable au Rio-Geba, connu sous le nom de *Rio-Grande*.

Le Rio-Grande est aussi un golfe allongé dont les eaux, toujours salées, s'avancent à une douzaine de lieues, et en forme d'entonnoir, dans l'intérieur des terres alluvionnaires de ces parages; cet estuaire se divise en deux branches principales, à 5 lieues au-dessus de son embouchure; l'une court au nord et conserve le nom primitif; l'autre, sous le nom de *Rio-Bolole*,

court à l'est; il se trouve une factorerie française sur les rives de cette dernière : les *Biafares* habitent la rive droite, et les *Nalous*, la rive gauche.

Le commerce du Rio-Bolole n'est pas très-considérable; jusqu'ici les caravanes se sont dirigées de préférence vers le Rio-Geba et le Rio-Nunez, entre lesquelles il est situé. Cependant, il s'y traite des arachides, du mil, du riz, de la cire, du morfil et des cuirs; les trois premiers articles se rencontrent aussi dans les criques nombreuses dont l'estuaire du Rio-Grande est pour ainsi dire dentelé sur les deux rives, à partir de son embouchure; mais ce qui pourrait y devenir un objet de commerce très-considérable avec la France, ce sont les richesses forestières qui abondent sur le littoral même de ces rives; sans doute le mode d'exploitation de ces bois encore vierges est tout entier à organiser et entraînerait des frais assez considérables; mais d'un autre côté quels avantages n'offre pas à une exploitation le golfe du Rio-Grande, qui accuse un brassiage moyen de 16 mètres jusqu'à l'embranchement, et de 5 mètres depuis l'embranchement des deux bras de mer jusqu'à la factorerie française? Quelles immenses facilités ne présentent pas à la navigation et à l'embarquement de cargaisons de bois un golfe aussi profond, aussi abrité, dans lequel il y a, sans récifs aucuns, grand louvoyage pendant 5 lieues pour des bâtiments du plus fort tonnage? Nous livrons ces réflexions à l'attention du Gouvernement et des négociants du Sénégal ou de France.

S'il est vrai, d'ailleurs, comme on l'assure, que la dureté de ces bois les rende très-propres à servir de traverses aux rails de nos chemins de fer, ces négociants ne pourraient-ils proposer à l'État les plus grandes pièces de charpente, pour les constructions navales, et, aux compagnies de chemins de fer, les plus petites pour ne laisser échapper aucune chance de bénéfice dans le début, et rendre leurs opérations très-lucratives peut-être par la suite?

Rio-Nunez.

Au Rio-Grande succède le littoral où vient déboucher le Rio-Compouny; des récifs et hauts-fonds d'une grande étendue ont rendu presque inaccessibles aux travaux des hydrographes, jusqu'à ce jour, et le littoral et la rivière elle-même; au Rio-Compouny succède le Rio-Nunez, le point de troque le plus important de toute cette fraction de côte. Nous renvoyons au volume nautique pour tout ce qui est relatif à la fréquentation

du Rio-Nunez, nous contentant de dire quelques mots sur les peuplades que les troqueurs auront à traverser avant d'arriver au marché de Karkandy, situé au haut du Rio-Nunez.

Les peuplades sont les *Nalous* d'abord, puis ensuite les *Landoumans,* lesquels habitent le Karkandy, territoire où se tient le grand marché qui attire les caravanes du Fouta-Dyallon; ces caravanes y apportent de l'or, des cuirs, de la cire, etc., en grande quantité, comme on le verra plus tard, et trouvent à y échanger ces produits contre les marchandises des Européens établis dans le Rio-Nunez; ce sont les *Foulahs*, les *Mandingues* et les *Sarracolets,* tous marchands de l'intérieur, qui composent ces caravanes; ils arrivent en nombre prodigieux et par bandes de quinze ou vingt, portant chacun sur leur tête un long panier allongé, dans lequel ils placent leurs produits d'échange. On comprend d'ailleurs que les *Landoumans* doivent abuser souvent de la position où ils se trouvent pour commettre des exactions, tantôt envers les caravanes, tantôt envers les Européens établis dans la rivière : c'est là le mauvais côté du commerce du Rio-Nunez, dont la fréquentation appartient à toutes les nations indistinctement, et ne peut alors jouir de la protection constante d'un établissement militaire; on est à chaque instant obligé d'y envoyer des goëlettes de guerre ou des vapeurs, pour mettre à la raison les chefs ivrognes et insatiables de ces peuplades noires.

Importance commerciale du Rio-Nunez.

Le commerce du Rio-Nunez peut être évalué à environ 4 millions de francs, et doit même dépasser ce chiffre, depuis que la traite des arachides est venue s'y joindre à celle des autres produits.

Les *Foulahs* apportent au marché de Karkandy, au haut du Rio-Nunez, du café, des cuirs, de la cire et de la gomme copal, qui a la réputation d'être la plus belle du globe; l'or et l'ivoire y sont apportés par les *Mandingues* et les *Sarracolets*, ces infatigables commerçants de Galam, que nous retrouvons encore dans ces parages; aussi cet or est-il très-fin; les cuirs sont parfaitement préparés et de première qualité. Nous avons dit que le café du Rio-Nunez se rapprochait, suivant certains amateurs, du goût du moka d'Arabie, bien que ce ne soit que du café sauvage; vient ensuite l'huile de palme qui commence à y paraître avec abondance, et enfin les arachides, qui là, comme sur le reste de cette côte, sont de nature à prendre un développement considérable.

Les comptoirs européens sont situés au-dessus du point de Wakaria, séjour du chef noir auquel ils payent des coutumes, et aux points de Cassassi et de Mandara, où se trouvent quatre factoreries françaises et deux anglaises. En janvier, le café et le riz abondent au marché; en février, ce sont les arachides; en mars, l'huile de palme.

Le principal élément d'échange contre les produits du Rio-Nunez est le sel, que les caravanes, en opérant leur retour dans l'intérieur, transportent chez les peuplades où il manque complétement; il s'en vend la quantité énorme de 1,500 tonneaux; ainsi donc, rien que le transport de cet élément d'échange exige un mouvement de caravanes de 30,000 hommes, en supposant, et c'est ce qui a lieu généralement, que chaque homme porte sur sa tête, à travers les sentiers du Fouta-Dyallon, un poids de 50 kilogrammes de sel. Nos commerçants trouvent à s'approvisionner dans la Cazamance de ce sel, qui doit être blanc pour être recherché des caravanes; les Anglais le font souvent venir d'Angleterre : On peut juger du bénéfice que rapporte l'échange de ce produit seulement, puisque, acheté au prix de 20 à 25 francs le tonneau en Europe, il est revendu à celui de 80 et 100 francs dans le Rio-Nunez.

La *barre* est l'unité monétaire et commerciale de ces parages; on peut l'évaluer, en moyenne, à 1 fr. 25 cent.

Les guinées et étoffes de coton y sont très-recherchées; deux brasses de guinée ou d'étoffe commune valent une barre; une seule brasse de belles étoffes de Rouen ou de Liverpool a la même valeur.

Toutefois, après le sel, c'est la poudre qui est l'article le plus couru; cette poudre provient en grande partie d'Amérique, ainsi que le tabac. Il en résulte que, bien qu'il n'y ait pas de factoreries américaines établies dans le Rio-Nunez, la rivière n'en est pas moins fréquentée par des navires des États-Unis, qui y viennent souvent chargés à fret au compte des traitants européens du Rio-Nunez pour l'aller comme pour le retour : chaque tête de tabac, composée de six feuilles, équivaut à une barre.

Enfin les verroteries assorties, que nos commerçants y ont de première main, les fusils, les effets confectionnés, les armes de toute sorte, etc., complètent les articles d'échange au Rio-Nunez, dont le mouvement commercial, comme nous l'avons dit plus haut, atteint approximativement le chiffre de 4 millions

de francs; cette somme qui, ne tend qu'à s'accroître de jour en jour, serait dépassée bien plus rapidement encore si l'on exploitait les richesses forestières qui sont communes à tous ces parages.

En sortant de Rio-Nunez, nous passons devant Rio-Cappatchez dont les eaux sont peu profondes et accessibles seulement à des caboteurs. Rio-Cappatchez.

Il s'y traite des arachides, de l'huile de palme et de la cire; le riz surtout s'y récolte en grande quantité; les naturels vont souvent porter ces denrées dans le Rio-Nunez en traversant, avec leurs pirogues, les canaux qui séparent ces deux rivières, lorsque le cabotage n'est pas assez actif chez eux. Les habitudes de traite de noirs, perdues en partie dans le Rio-Nunez, commencent ici à se retrouver profondément enracinées.

Un vaste delta formé par les nombreuses bouches du Rio-Pongo succède ensuite et offre naturellement, par le fait seul de ses issues multiples, de grandes facilités à l'arrivée et au départ des bâtiments négriers; aussi retrouvons-nous ici la traite des noirs en pleine activité; les habitants y sont encore adonnés, bien que les habitudes de commerce licite aient été introduites au milieu d'eux par les agents de deux factoreries, l'une française, l'autre anglaise. Mais les Foulahs se décident avec peine à se rendre au marché de Rio-Pongo pour y apporter leurs produits licites, de préférence à celui du Rio-Nunez; ils sont arrêtés par de trop grandes difficultés de terrain; il en résulte que les canaux multiples du Rio-Pongo ont continué à servir d'aboutissants aux nègres esclaves amenés de l'intérieur sur ses marchés ou sur les marchés voisins; on a déjà vu en effet que les caravanes de Mandingues et autres dirigeaient vers le littoral leur quote-part d'esclaves, cet aliment éternel des guerres qui dévastent et dépeuplent la malheureuse Afrique; c'est maintenant vers le Rio-Pongo et à l'aide des canaux nombreux qui relient toutes ces rivières entre elles que l'on dirige les captifs amenés par ces caravanes; c'est ainsi que s'alimente à ce point le criminel trafic qui semble se ralentir aux Bissagos et dans le Rio-Nunez. Rio-Pongo. Traite de noirs.

Peu après le Rio-Pongo, on aperçoit l'entrée de la rivière Dembia qui communique avec celle de Debrika; il s'y trouve également de la cire, des peaux et de l'huile de palme, mais en petite quantité. L'exploitation de cette rivière est faite par une Rivières Dembia et Debrika.

factorerie anglaise, succursale d'une de celles établies aux îles de Loss; le littoral, entrecoupé par ces rivières, continue à se montrer couvert de bois et d'une riche végétation.

Iles de Loss.

Les îles de Loss sont au nombre de trois principales; quelques points de ces îles sont occupés par des factoreries anglaises depuis une trentaine d'années; des commerçants anglais de Sierra-Leone en ont fait un entrepôt commode pour servir de base à leurs opérations sur la fraction de côte que nous venons de parcourir, et celle que nous allons prolonger de nouveau.

Ces commerçants, en effet, trouvent de grandes facilités pour charger ou décharger à peu de frais, dans leurs magasins des îles de Loss, les marchandises européennes ou les produits africains, en un mot tous les objets propres aux échanges dont ils étendent le rayon à Rio-Nunez, Rio-Pongo, Mellacorée, etc., etc.; c'est sur l'île de Loss, dite île Factory, que sont les magasins des commerçants anglais; le meilleur mouillage de ce petit archipel est celui dit de l'Est, entre l'île Factory et la pointe Timbo, vis-à-vis le principal établissement des commerçants anglais; c'est celui qui offre le plus de ressources et qui est aussi le plus voisin des aiguades.

CHAPITRE III.

CÔTE DE SIERRA-LEONE, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LES ÎLES DE LOSS ET LE CAP DE MONTE.

Après avoir dépassé les îles de Loss, la côte continue à se montrer boisée et entrecoupée de nombreuses rivières dont des bancs et des haut-fonds nombreux rendent les abords assez difficiles; le chenal de plusieurs d'entre elles n'est accessible qu'à des caboteurs; celui de plusieurs autres, au contraire, l'est à des bâtiments d'un assez fort tonnage, mais dans une étendue fort restreinte; toutes produisent du riz, des bois de construction et maintenant, surtout, des arachides; la première de ces rivières, après les îles de Loss, est celle de Tannaney, qui n'est guère accessible qu'à des embarcations; celle de Mahneah peut recevoir des caboteurs à mer haute; celle de Morebiah, dont l'entrée est plus étroite, peut recevoir des bâtiments d'un plus fort tirant d'eau que celle de Mahneah. Rivières Tannaney, Mahneah et Morebiah.

L'île de Matacong se voit ensuite; elle est très-boisée, une partie des terres cultivables a été défrichée par les colons de Sierra-Leone; un ruisseau coule sur les bords de l'île et achève de donner le plus riant aspect à sa féconde végétation; la rivière Forecarreah, qui succède à Matacong, est bordée de barres et de récifs qui en rendent l'entrée difficile; elle est, du reste, barrée à quelques milles au-dessus de son embouchure. Ile Matacong.

De toutes ces rivières, c'est celle de Mellacorée qui est encore la plus accessible aux bâtiments de commerce; elle offre l'avantage d'être navigable dans un parcours de 8 lieues marines, pour des bâtiments tirant 4 mètres d'eau. Il s'y établit pendant une partie de l'année des factoreries anglaises et françaises, mais Rivière Mellacorée. Produits de ces rivières.

surtout des premières, qui trouvent à traiter de grandes quantités d'arachides, puis du riz, de l'ivoire, des cuirs, des bois de charpente, etc.

La traite des arachides y commence en janvier et finit en mai; l'époque la plus favorable pour l'arrivée des navires serait donc la mi-avril; bien que les tornades commencent déjà à se faire sentir à cette époque, le mois d'avril est considéré comme un des mois les plus sains de l'année; du reste, il importe, selon nous, que, dans la rivière Mellacorée comme dans toutes les autres rivières d'Afrique, les troqueurs ne pénètrent avec leurs navires qu'une fois la certitude acquise que leur chargement de retour y est assuré, préparé, et qu'il ne reste plus qu'à l'embarquer; sans quoi les équipages européens ne tarderaient pas à être victimes des fièvres locales, à la suite d'un séjour trop prolongé dans les rivières. C'est un avis à donner, maintenant que nous nous éloignons de plus en plus des côtes de la Sénégambie, et que par suite les factoreries françaises deviennent de plus en plus rares; il ne faudrait pas que les capitaines troqueurs voulussent y suppléer, en entreprenant eux-mêmes la traite des produits. En remontant ces cours d'eaux empestés avec leurs navires, pour y séjourner, ils en reviendraient sans équipages, c'est-à-dire qu'ils n'en pourraient souvent pas revenir. Dans la bonne saison même, si, une fois en rivière, les capitaines s'attachent à éviter à leurs matelots blancs les plus rudes travaux du chargement, en les confiant à des indigènes, ils réaliseront une véritable et sage économie; non-seulement ils épargneront ainsi la santé de précieux marins, seuls aptes à manœuvrer le navire dans les mers d'Europe, mais ils éviteront par là un séjour trop prolongé en rivière, des frais d'hôpitaux, etc.

A Mellacorée, comme dans toutes les rivières de cette fraction de côte, la traite des noirs était jadis en pleine activité: mais, entravée par les difficultés de la côte et les croisières, elle y a été remplacée par le commerce licite; les indigènes achètent bien encore des captifs venant de l'intérieur, mais ce n'est plus pour les exporter, c'est pour les employer aux nombreuses cultures d'arachides qui leur rapportent de si beaux bénéfices. L'exploitation des bois de charpente exige aussi un grand nombre de captifs.

Ce bois est du *chêne*, connu sous le nom de chêne de Sierra-Leone; il s'achète, sur les lieux, 50 francs le tonneau de 42 pieds

cubes. Les arachides coûtent 16 francs les 100 kilogrammes; nous avons vu que le tonneau d'encombrement de ces dernières pouvait être évalué à 600 kilogrammes.

Le riz, qui est très-beau, coûte de 60 à 65 francs le tonneau de 1,000^{k}; il s'y trouve aussi quelques autres produits, comme cire, morfil, or, etc., mais, comparativement, en petite quantité.

Il convient de remarquer que nous avons coté ces prix en argent, au lieu de les évaluer en marchandises; et que sur le débit de ces dernières, il y a encore un grand bénéfice.

Parmi ces marchandises, les guinées de l'Inde et les tissus de coton variés sont très-recherchés par les marchands mandingues; aussi doit-on composer d'étoffes la plus grande partie des cargaisons; nos manufactures de Rouen ont donc encore sur ce point de nouveaux débouchés. Les *Mandingues* de Mellacorée sont tous de fervents sectateurs de Mahomet, et les spiritueux ne trouvent guère de débit dans ces parages; la poudre et les fusils sont, après les étoffes, ce qu'ils estiment davantage. Ces Mandingues ont le nom particulier de *Souzos;* ils se sont emparés du pays, dont les vrais indigènes sont des *Boulams,* et dominent complétement ces derniers. Ils savent presque tous lire et écrire, et sont d'une fréquentation sûre pour les traitants européens. Dans ces parages, la race conquérante des Mandingues, si elle a d'abord établi son pouvoir par le sabre, sait du moins le maintenir et le faire aimer par ses mœurs douces, son caractère modéré et essentiellement commerçant. Le Coran a introduit dans cette partie de l'Afrique, comme dans beaucoup d'autres, une demi-civilisation, certes bien supérieure aux barbaries et aux absurdités du fétichisme.

Factoreries de Malaguia.

Les traitants européens sont établis à Malaguia, point où la rivière cesse d'être navigable; mais l'insalubrité des lieux les oblige à quitter leurs factoreries une partie de l'année; un établissement permanent offrirait donc de grands avantages : toutefois l'insalubrité des lieux exigerait qu'il fût géré par un Sénégalais indigène et rompu aux affaires. Les bateaux peuvent difficilement remonter jusqu'au village de Mellacorée, situé à 3 lieues au delà de Malaguia; à partir de ce point, la rivière est à peine praticable pour des pirogues; les sources paraissent être à 15 ou 20 milles plus loin. C'est à Malaguia que viennent aboutir souvent des caravanes arrivant du Rio-Pongo, Rio-Nunez et même du Fouta-Foulah.

Rivière Tannah. La rivière Tannah, le principal affluent de Mellacorée, est un des bras du Forecarreah; elle n'est pas navigable dans une grande étendue; les négociants de Sierra-Leone y ont des traitants qui leur expédient, presque chaque jour, des pirogues chargées de bœufs; on y trouve, comme dans presque toutes ces rivières, mais en moindre quantité, les produits que nous avons énumérés, en nous étendant sur Mellacorée.

Rivière Mauricania. La rivière Mauricania est, après Tannah, le principal affluent de Mellacorée; mais elle n'est accessible qu'aux bateaux; les traitants anglais y font aussi quelques affaires. On y trouve de grands villages, entre autres celui de Tameneh, où réside le *sauno*, ou roi des *Boulams*.

Rivières Scarcies. La grande Scarcies et la petite Scarcies succèdent à ces rivières; le chenal de l'entrée de la grande Scarcies est large et profond, et son cours est pendant plusieurs lieues accessible à des navires d'un fort tonnage, s'ils sont bien pilotés. Les bois de ces rives, riches autrefois en arbres magnifiques, ont été tellement exploités par les traitants de Sierra-Leone, qu'il faut actuellement remonter jusqu'à 12 ou 15 lieues pour trouver, sans trop de frais, de belles pièces de charpente. Or, à cette distance, ce n'est déjà plus qu'un ruisseau ne pouvant même pas porter bateau. Les jeunes habitants de couleur de Sierra-Leone y font abattre des chênes qu'ils vendent aux négociants de cet établissement au prix moyen de 50 à 70 schellings les 50 pieds cubes anglais, soit 5 à 6 francs le mètre cube.

Aux Scarcies, comme dans toutes ces rivières, certaines habitudes locales sont à observer, quand on y vient traiter un chargement de bois de construction; ainsi, les noirs bûcherons chargés d'abattre ces bois et de les conduire près des rives, sont sous la dépendance de chefs avec lesquels il faut d'abord entrer en *palabre*; dans ces *palabres*, qui durent parfois plus d'un jour, on discute le prix en marchandises que l'on donnera pour tant de pièces ou telles pièces de bois de telle et telle dimension; on discute les coutumes ou cadeaux que l'on fera aux chefs; puis, la quantité de marchandises que l'on payera de suite aux travailleurs, en avances sur la valeur de la cargaison; s'il y a concurrence, on est parfois obligé d'avancer toute la valeur de cette cargaison; car les noirs du littoral de l'Afrique sont ainsi faits, et nous en citerons foule d'exemples dans le cours de notre exploration commerciale : jamais ils ne songent à préparer les

éléments d'une cargaison à venir dans leurs moments libres; ils s'occupent volontiers de la cargaison déjà payée en marchandises; puis, cette dernière plus ou moins complétée, ils se reposent jusqu'à ce qu'on leur ait fait de nouvelles avances pour un nouveau chargement dont les bois sont encore sur pied. Ceci n'est pas seulement particulier aux cargaisons de bois, mais se pratique aussi dans la traite de l'huile de palme, de l'ivoire, etc. Doit-on attribuer cette absence de prévision commerciale à l'indolence particulière de leur race, indolence qui ne cède qu'au stimulant des besoins que leur a créés le commerce; ou bien est-ce que cette race, peu façonnée à ce commerce, n'a pas encore, comme les Européens, su puiser dans le travail et les affaires un aliment d'activité toujours croissante et même nécessaire à ceux qui s'y adonnent? Espérons que c'est à ce dernier motif qu'il faut attribuer ces habitudes de fainéantise auxquelles les Africains s'abandonnent si généralement, une fois que la tâche, dont ils avaient touché le prix d'avance, est remplie avec plus ou moins d'exactitude et de fidélité.

SIERRA-LEONE.

En se rapportant à notre description nautique, on y trouvera divers détails sur la géographie et la constitution de la colonie anglaise de Sierra-Leone, dont le chef-lieu est Free-Town, bâtie sur la rade de ce nom; cette rade est d'ailleurs un vaste estuaire comme nous en avons déjà parcouru précédemment; les plateaux de vase et les marécages qui en obstruent les abords, dans le N. et dans le N. E., contribuent à rendre le séjour de Free-Town des plus malsains. On sait cependant que Sierra Leone est devenu une colonie agricole, où les esclaves provenant des négriers capturés, à mesure qu'on les rend à la liberté, obtiennent des terrains à cultiver, sous la direction de missionnaires wesleyens, pour suffire et au delà, à tous les besoins de leur existence; il en résulte que Sierra-Leone est moins une colonie d'échanges maintenant, qu'un établissement philanthropique et religieux; cependant, l'exploitation des forêts que nous venons de parcourir et de celles qui sont au haut de la rivière de Sierra-Leone elle-même, l'arrivée d'un certain nombre de caravanes y portant de l'ivoire, des arachides, de l'huile de palme et du camwood, ou bois de teinture très-estimé, donnent

encore un mouvement commercial assez important à cet établissement; c'est d'ailleurs le point de relâche de presque tous les bâtiments anglais, soit de guerre, soit de commerce, qui viennent à la côte d'Afrique; les arachides en rendraient la fréquentation fort avantageuse à ceux de nos navires marchands chargés de marchandises spécialement françaises, si l'entrée de la plus grande partie de ces dernières n'y était pas absolument interdite. Pour éluder cette prohibition, beaucoup de nos troqueurs mouillent aux Scarcies, même moins loin; et là, reçoivent les arachides qu'ils ont été traiter d'avance à Free-Town, avec des négociants anglais; ceux-ci leur expédient en échange des produits africains sur le point où ils stationnent.

Les douanes anglaises frappent tous les produits qui entrent à Free-Town d'un droit de 4 pour cent, et, comme d'ailleurs les exportations sont aussi soumises à un droit de 5 schellings par tonneau, il en résulte que le chiffre du revenu de la colonie est fort élevé comparativement.

Quoi qu'il en soit, le mouvement commercial de Sierra-Leone n'est pas en grande voie de progrès par suite du dépeuplement des forêts qui l'entourent, et du petit nombre de caravanes qui viennent y aboutir; d'un autre côté, au point de vue de l'agriculture, les cantons des noirs libérés n'ont donné que d'assez minces résultats; chaque noir, à la vérité, cultive volontiers le petit jardin où il plante ses farineux et ses légumes, mais là se borne l'ambition du plus grand nombre; le reste du temps est consacré par eux à suivre avec beaucoup de zèle et de ferveur les prédications et les exercices religieux des missionnaires; c'est plus moral, mais moins profitable à la prospérité de la colonie. Afin de donner plus d'activité aux échanges des produits africains, le gouvernement local a expédié, il y a quelques années, un missionnaire wesleyen à l'almamy du Fouta-Dyallon; ce missionnaire lui apportait pour une douzaine de mille francs de cadeaux et de marchandises, et sollicitait de lui, en échange, que les caravanes de son vaste territoire fussent acheminées sur Free-Town en aussi grande quantité que possible. L'almamy, comme on le pense, accepta d'abord les cadeaux et promit tout ce qu'on voulut; mais ce qu'il ne pouvait pas promettre, c'est que les caravanes, en traversant les pays qui les séparaient de Sierra-Leone, ne fussent pas exposées aux pillages des tribus insoumises et à de grandes difficultés de marche et de terrain; il en

est résulté que la mission de ce frère wesleyen n'a pas réalisé tout ce qu'on s'en était promis.

Nous terminons ce qui est relatif au commerce de Sierra-Leone par l'énoncé des règlements coloniaux qui régissent l'introduction des marchandises françaises dans la colonie.

A Sierra-Leone, comme dans toutes les colonies anglaises, une prohibition presque complète frappe les produits français introduits sous pavillon français. On peut en juger par la traduction suivante.

EXTRAIT DU CHAPITRE XII DES RÈGLEMENTS COLONIAUX SUR LE COMMERCE ET LA NAVIGATION.—SECTION 1.

« § 4. Les navires français sont admis aux priviléges suivants, s'étendant à toutes les possessions coloniales de Sa Majesté Britannique, à l'exception de Gibraltar et de Malte dont le commerce est déclaré resté sur le même pied que par le passé. Il est permis d'importer dans les possessions coloniales de Sa Majesté Britannique diverses marchandises produits des possessions du Roi des Français, et dont suit l'énumération, et aussi les articles soumis pour l'importation à un droit *ad valorem* de 7 liv. 10 sch. pour 100 livres (les vins exceptés), articles énumérés dans la table annexée à l'acte VI de Georges IV, chapitre CXIV.

Articles dont l'importation par navires français est autorisée.

Blé.	Orge.	Gros bétail.
Fleur de farine.	Maïs.	Foin et paille.
Biscuit.	Riz.	Monnaie d'argent et de billon.
Farine grossière.	Lattes ou bardeaux.	Diamants.
Pois.	Baliveaux de chêne rouge et blanc.	Sel.
Fèves.	Bois à brûler.	Fruits et légumes frais.
Haricots.	Planches.	Coton en laine.
Seigle.	Cercles en bois.	
Avoine.		

« Un acte du gouverneur et du conseil, en date du 8 novembre 1834, pour régler les droits de douane dans la colonie de Sierra-Leone et dépendances, frappe à l'importation tous les produits manufacturés ou naturels, étrangers ou britanniques, d'un droit de 3 pour cent *ad valorem* du prix de facture.

« L'acte du gouverneur et du conseil, en date du 29 mars 1841, pour accorder un droit additionnel de douane, frappe tous les produits et marchandises payant déjà les 3 pour cent établis par la loi d'un droit de 1 pour cent, ce qui fait un droit total de 4 pour cent *ad valorem* du prix de facture.

« A l'exportation, tous les produits sont imposés à un droit de 5 schellings par tonneau.

« Quand on charge moins d'un tonneau, le droit est de 2 schellings et demi.

« Les planches et madriers payent à l'exportation un droit de 7 schellings par 2,000 pieds cubes anglais.

« Le droit de pilotage est de 5 schellings par pied anglais de tirant d'eau. Ce droit est exigible en entrant.

« Enfin le droit d'ancrage est de 50 schellings par voyage. »

Après avoir quitté Sierra-Leone, si l'on descend la côte en vue de terre, on ne tarde pas à apercevoir les îles Bananes, où l'on peut jeter l'ancre, comme aux Scarcies, pour y attendre la cargaison traitée d'avance à Free-Town ; généralement les troqueurs d'un assez fort tonnage, quand ils n'ont pas en vue une opération de ce genre, préfèrent contourner le banc de Sainte-Anne et les récifs qui en hérissent les abords pour rallier ensuite la côte, en attaquant la partie méridionale de l'île Sherboro. Cette île, du reste, comme les parages qui l'avoisinent, n'est guère hantée que par les caboteurs de Sierra-Leone ou des bâtiments négriers ; ces derniers viennent parfois y attendre, au mouillage, le moment favorable pour se diriger vers Shebar ou Gallinas, et y embarquer rapidement leur cargaison d'esclaves pendant la nuit.

Rivière Shebar.

La rivière Shebar, formée par la pointe S. de la grande île plate de Sherboro et le continent africain, se reconnaîtra facilement aux redoutables bancs de brisants qui s'étendent au large de son embouchure. Avec Shebar commence une zone assez étendue de foyers de traite, lesquels sont encore en pleine activité sur la partie N. de la côte des Graines, malgré le zèle des croiseurs et le voisinage de Sierra-Leone.

Les barracons, ou établissements dans lesquels on enferme les esclaves à mesure qu'ils arrivent de l'intérieur, sont situés fort avant dans la rivière, sous la protection du chef de la localité et des gens de son village. L'accès de cette rivière étant d'ailleurs fort difficile, et des croiseurs stationnant au mouillage devant son embouchure, il en résulte que l'embarquement des esclaves se fait à 5, 10 et 15 lieues de là, soit dans la baie de Yawry, soit devant Sherboro, soit enfin sur le point dont conviennent d'avance, par voie de pirogue, le négrier établi à terre pour préparer la cargaison d'esclaves et le négrier capitaine, qui

cache son navire à tous les yeux en attendant cette cargaison : aussi que de mortalité parmi ces malheureux esclaves résulte des marches forcées qu'ils effectuent pour se rendre des barracons jusqu'au point de leur embarquement!...

On peut voir à cet égard les détails que j'ai consignés dans la 2[e] partie du présent volume.

A la rivière Shebar succède celle de Gallinas, autre foyer de traite de noirs sur lequel, dans la partie en question, nous donnons également des détails étendus. Rivière Gallinas.

Les points de *Manna* et *Sugary* succèdent peu après à cette rivière et produiraient des bois de construction en notable quantité, si l'exploitation de ces bois n'exigeait des travaux assez pénibles, qu'on ne doit pas s'étonner de voir négliger, quand on songe au lucre facile que retirent les naturels du littoral de leur coopération au trafic odieux de leurs semblables; le riz, si nécessaire aux opérations de ce trafic, vient aussi en abondance dans ces parages, où commence la côte que nous allons parcourir et qui prend le nom particulier de côte des Graines, par suite de sa fertilité en graminées africaines; du reste, tous les naturels de ces points concourent à la traite des noirs, et voici comment : quand les bâtiments de guerre établis en croisière sur cette côte sont enchaînés dans le N. de Gallinas par des circonstances de calme ou de vent debout, les négriers de ce foyer de traite opèrent alors l'embarquement de leurs esclaves sur un des points du littoral qui séparent l'entrée de la rivière de Gallinas de la baie du cap de Monte : c'est souvent pour les négriers l'affaire d'une nuit; si, au contraire, les croiseurs sont dans le S. du foyer de traite, les embarquements s'opèrent dans le N. de Gallinas avec non moins de rapidité; ici ces embarquements se font à l'aide de nombreuses pirogues légères, très-propres à traverser les brisants de la plage, mais ne pouvant guère contenir que deux ou trois esclaves chacune; dans le golfe de Benin, au contraire, les pirogues employées à cet usage sont plus grandes, plus spacieuses, mais aussi plus lourdes; les unes comme les autres, d'ailleurs, sont parfaitement appropriées à l'espèce de barre qu'elles doivent franchir.

CHAPITRE IV.

CÔTE DES GRAINES, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP DE MONTE ET LE CAP DES PALMES.

Le littoral que nous avons parcouru depuis Saint-Louis du Sénégal jusqu'à Sierra-Leone est, comme on l'a vu, plus particulièrement hanté par des navires appartenant ou consignés au commerce sénégalais; nous avons remarqué en effet que ce commerce étendait ses voyages et ses factoreries jusqu'à la Cazamance, liait des opérations à Bissao, Rio-Grande, et commençait même à prendre part à l'exploitation des arachides de Mellacorée; nous avons vu enfin qu'au point de Sierra-Leone il pouvait se faire, qu'il se faisait même des opérations ayant trait à ces graines oléagineuses, opérations dont la base première est souvent un transport à fret exécuté de France à Gorée; malheureusement cette activité du commerce sénégalais ne s'étend pas au delà; et maintenant nous allons descendre une longue étendue de côtes dont l'exploitation est faite par toutes les nations maritimes en concurrence l'une de l'autre; et comme les bénéfices, par suite de cette concurrence plus active, sont moins beaux et moins assurés pour nos commerçants sénégalais que sur les points situés dans leur voisinage, il en résulte que leurs navires ne paraissent presque jamais sur le littoral que nous allons parcourir désormais: le pavillon français n'y flotte donc que sur des bâtiments de commerce expédiés directement de la métropole à la côte d'Afrique, lesquels s'abstiennent le plus souvent de passer par notre colonie du Sénégal. Parmi nos nationaux, ce sont les armateurs de Marseille qui ont le plus tenté et le mieux réussi dans les opérations de ce genre, lesquelles ont lieu sur les points de

l'immense étendue de côtes qui sépare Sierra-Leone de Benguela. Nous allons chercher à rendre les traditions commerciales de ces points familières aux commerçants de tous nos ports; et, pour mieux atteindre notre but, nous entrerons, quant à l'espèce et à la valeur des produits et des marchandises, dans des détails plus précis, plus circonstanciés que ceux donnés par nous en explorant des localités nationales, conséquemment moins étrangères au commerce français.

Mais, avant de commencer l'exploration particulière de la côte des Graines, nous croyons devoir développer quelques particularités importantes, dont les unes sont communes aux divers points qui s'échelonnent sur la côte des Graines, et les autres, à presque tout le littoral que nous allons parcourir désormais.

Les *Kroumanes* sont des noirs de la côte des Graines familiarisés depuis des siècles avec les habitudes de la troque des bâtiments européens; il y en a de diverses espèces : les uns sont plus particulièrement courtiers et peuvent servir d'intermédiaires fort utiles en s'abouchant avec les traitants possesseurs de produits, qu'ils déterminent à venir à bord du navire troqueur en vue; ces courtiers africains sont connus sous le nom de *cajoleurs ;* ils sont porteurs de certificats et se mettent au service du capitaine troqueur pour l'exploitation des localités voisines dans un rayon qui ne dépasse guère de 10 à 15 lieues le village où ils sont établis. Il n'en est pas de même des Kroumanes matelots, lesquels se dépaysent volontiers pour toute la côte d'Afrique, pendant six mois, un an, et plus même. Les Kroumanes. Les cajoleurs.

Ces derniers sont des hommes à gages qui aident les équipages européens dans les travaux de bord et les mouillages ou appareillages fréquents auxquels oblige le métier de troqueur le long de la côte d'Afrique.

Nous avons vu que les courtiers ou cajoleurs devaient être munis de certificats; il en est de même des Kroumanes matelots : ces certificats ou *books* sont parfois menteurs et souvent d'ailleurs ils se les cèdent entre eux.

Quand on prolonge la côte à petite distance on voit, à chaque instant, se détacher du rivage des pirogues de Kroumanes ou de cajoleurs qui s'éloignent en mer, à 3, 4 et même 5 lieues, pour venir offrir leurs services à bord du navire en vue de leur village; il est d'usage alors de les gratifier d'un coup de rhum ou d'eau-de-vie, à leur arrivée à bord.

Il ne faut d'ailleurs accorder qu'une demi-confiance à la véracité des cajoleurs ou courtiers; il est rare qu'ils n'exagèrent pas les ressources commerciales de leur village, afin d'engager le troqueur à y jeter l'ancre. Les Kroumanes, soit courtiers, soit matelots, parlent une espèce de patois mélangé d'anglais, d'espagnol et de français, mais où les mots anglais, cependant, dominent presque exclusivement: leur marque principale est une raie noire tatouée qui prend au haut du front et descend jusqu'au bas du nez; leurs dents sont limées en pointe.

Les Kroumanes matelots les plus estimés sont ceux qui proviennent de la fraction de côte comprise entre le cap des Palmes et Biriby.

Coup de canon de troque.

Le navire troqueur qui sera dans l'intention de traiter avec un village, tirera un coup de canon, soit sous voiles, soit à l'ancre, pour faire connaître son intention aux traitants et courtiers de la localité en vue; les naturels y répondront souvent, la nuit, en allumant un feu sur la plage.

Communications avec la côte.

Sur la plupart des points de troque où n'existent pas d'établissements européens, il est préférable, pour les capitaines, de ne pas descendre à terre et de faire leur troque à bord, par la voie des courtiers et les pirogues; ils éviteront ainsi bien des réclamations de cadeaux ou coutumes de la part des chefs de villages.

Avances de marchandises.

Souvent, les troqueurs se voient obligés de faire des avances de marchandises à leurs courtiers sur tel ou tel point, pour hâter l'écoulement de leur cargaison et le chargement de retour de leur navire; on comprend combien ce système présente d'inconvénients; pour les prévenir en partie, les capitaines devront s'entourer de toutes les garanties possibles: ainsi, ils n'abandonneront ces marchandises qu'à des courtiers dignes de leur confiance, et se feront donner en échange des otages, des captifs, des books ou des fétiches, sacrés aux yeux de ces mêmes courtiers.

Malgré ces précautions, il arrive souvent que les rentrées ne sont pas toujours complètes; les troqueurs anglais y sont habitués et trouvent moyen de ne pas y perdre; il n'en est pas toujours ainsi des nôtres, qui s'empressent, en cas pareil, d'invoquer l'assistance de la station française et, parfois même, abusent de cette assistance en faisant, à tous propos, intervenir nos bâtiments de guerre et leurs coups de canon. Nous n'avons pas besoin de faire remarquer combien est funeste une pareille habi-

tude; les capitaines marchands anglais l'ont bien senti, et repoussent toute intervention belliqueuse de leurs marchés de troque : ils pensent avec raison que, hors les cas de pillage et de piraterie, l'emploi de la force et du canon envers des populations commerçantes et craintives, ne peut qu'éloigner ces populations de leurs navires et nuire au développement de leurs transactions commerciales. L'Afrique est-elle, d'ailleurs, le seul pays où les débiteurs ne se libèrent pas complétement de leurs dettes?

D'ordinaire, on fait précéder le marché ou *palabre* avec les naturels, de quelques cadeaux de bagatelles, de tabac, de liqueurs fortes, etc., afin de stimuler leur désir et d'activer l'opération; du reste, le métier de capitaine troqueur exige que ceux qui l'exercent soient cuirassés de patience et s'abstiennent surtout de mauvais traitements envers les marchands africains; les troqueurs ne devront pas s'étonner de voir ceux-ci demander souvent, d'un produit quelconque, d'une dent d'éléphant, je suppose, une valeur double de celle que cette dent représente: c'est une habitude commerciale familière aux Africains, comme, du reste, à bon nombre d'Européens; mais on rabat leurs prétentions dérisoires en dédoublant leur prix tout d'abord: c'est ainsi que commence le *palabre de troque*, qui dure une demi-journée, une journée, et souvent plus. Bref, à force de concessions de part et d'autre, le marché finit par se terminer, et il n'a fallu souvent qu'un peu de patience au troqueur pour le conclure tout à son avantage. Palabres de troque.

Du reste, il est des localités où le prix, en apparence exorbitant, exigé par les naturels, cesse de paraître tel, en raison du cours exorbitant de la marchandise elle-même dans ces localités: l'équilibre entre le prix de vente et le prix d'achat se rétablit ainsi par suite de ce cours menteur, et permet de faire de bonnes affaires là où des troqueurs inexpérimentés n'en redoutaient d'abord que de mauvaises.

Un navire troqueur bien installé doit avoir une partie de sa dunette, ou au moins de son arrière, sacrifiée pour un magasin d'étalage renfermant des échantillons des diverses marchandises de sa cargaison; il est rare, en effet, que les naturels résistent au désir que peut faire naître en eux la vue de tel ou tel objet de fabrique: c'est donc un grand art que de faire naître ce désir chez eux. Naturellement, il convient de ne les introduire que Magasin d'étalage.

partiellement dans ce magasin, afin d'éviter qu'à la faveur du désordre quelques-uns ne cèdent à la tentation de dérober l'objet de leur convoitise avec plus ou moins d'adresse.

Unités de payement, de valeur et de capacité.

Il nous reste à parler des unités de payement et de capacité. Nous avons déjà vu qu'au Sénégal les commerçants et traitants se servent de la pièce de guinée et de sa valeur montante ou descendante en kilogrammes de gomme, pour exprimer le cours du prix de cette gomme; au S. de Gorée, c'est la *barre* que nous avons vue employée, et c'est elle que nous retrouvons encore vers cette côte : aussi un certain nombre de marchandises ou un certain nombre d'articles équivalent à une *barre* ou à un certain nombre de *barres;* du reste, la barre varie sur toute l'étendue de la côte, et nous indiquerons ses variations à mesure qu'elles deviendront sensibles.

Barre.

Acquêt.

Plus loin, à la côte d'Or, c'est l'acquêt, c'est-à-dire une certaine quantité de poudre d'or, que nous retrouvons comme unité monétaire ou d'échanges.

Krou.

Le krou sert d'unité de capacité; cette capacité est variable sur tout le littoral, non-seulement suivant le pays où l'on traite, mais encore suivant les objets qu'il s'agit de mesurer : ainsi le krou d'huile n'est pas le même que celui de riz ou de poivre malaguette sur la côte des Graines, et ne se ressemble plus au delà du cap des Palmes.

Paquet.

Le paquet est la réunion de diverses marchandises que l'on donne en échange du produit africain que l'on traite; ainsi on dit : Le paquet d'une ou de plusieurs dents d'ivoire, d'une certaine quantité de riz, de camwood, se compose de telles marchandises; les négriers même, assimilant dans leur infâme langage le noir esclave à un simple produit africain, disent sur tel point de la côte : Le paquet d'un esclave noir se compose de tant; d'une négresse, de tant; d'un négrillon, de tant; d'une négrite, de tant, etc.

Marchandises de troque.

Indépendamment des marchandises particulières à certaines localités et aux échanges de certains produits, il en est qui sont communes au commerce d'échanges de toute la côte d'Afrique : nous allons les passer rapidement en vue.

Les spiritueux recherchés sont le tafia et l'eau-de-vie de 19° à 19° 1/2; celle de Bordeaux commence à être bien appréciée sur plusieurs points de la côte où la bonté des spiritueux passe avant sa force; les vins de ce port le sont également dans tous

les établissements européens d'Afrique. Le tabac à larges feuilles de Kentucky et de Virginie doit entrer en grande quantité dans la cargaison. Suivant les localités, les fusils à présenter en échange aux naturels seront ou des *tower-guns*, des *dane-guns* ou des fusils français : nous indiquerons les localités dans lesquelles ces trois espèces de fusils sont demandées par les naturels. Tabacs. Fusils.

La poudre bonne aux échanges est dite de *guinée;* elle doit être bien lustrée et renfermée dans des barils assortis pouvant en contenir depuis 5 jusqu'à 12 kilogrammes. Poudre.

Les tissus qui ont cours sur toute l'Afrique sont de deux espèces : les tissus fins ou tissus à la livre et les tissus communs ou tissus de traite. Les premiers sont les belles guinées bleues et blanches, les liméneas, tom-coffee, sucretons, satins streap, glasgow-danes, siamoises, printanières, nicanèses, bandanes, taffetiès, antipod-danes, etc., etc. Les tissus communs sont : les bajutapots, chiloés, korots, chasselats, romales, etc., etc. Tissus.

Les tissus communs servent plus particulièrement à la troque des bois, des graines, etc.; les tissus fins sont réservés pour les échanges de l'or, de l'ivoire et de l'huile de palme. Comme on le voit, les noms de ces diverses étoffes sont pour la plupart anglais, le commerce britannique ayant pris les devants pour varier les couleurs et les façons des tissus, suivant le goût des naturels; mais nos fabriques françaises, celles de Rouen surtout, commencent à imiter avec succès toutes ces variétés et peuvent, à prix égal ou à peu près, rivaliser pour la richesse de la couleur et la beauté du tissu avec les produits des manufactures anglaises. Nous donnons au chapitre de la côte d'Or des détails plus circonstanciés sur les dimensions des tissus, et principalement des tissus fins, qu'on y traite en grande quantité.

Les verroteries recherchées sur la côte proviennent généralement de Venise; elles sont de plusieurs espèces, dont voici les noms, soit français, soit anglais : corail, arlequins, agates bleues, cornioles, petites perles, bleu-china, ruby-spots, china-olive, ruby-snake, celestial-agate, etc. Verroteries.

Sous la désignation générale d'articles variés, nous comprenons les articles de coutellerie, faïencerie, les farines, vins, salaisons, conserves, les costumes de fantaisie, les armes, les bassins de cuivre, dits neptunes, les baguettes de cuivre, etc. Articles variés.

A la suite d'un voyage d'exploration commerciale, dont nous

avons déjà donné l'exposé dans l'introduction du présent volume, des échantillons de toutes les marchandises que nous venons de nommer ont été mis à la disposition de la chambre de commerce de Bordeaux, laquelle avait fait les frais d'achat de ces échantillons, et les a communiqués aux chambres de Paris, Rouen, le Havre, etc.

Nous allons maintenant continuer à descendre la côte en troqueur, et toujours en vue de terre.

Cap de Monte. La baie du cap de Monte, la rivière qui vient s'y jeter et la position du cap lui-même sembleraient indiquer un emplacement favorable à une factorerie commerciale; mais jusqu'ici les habitudes de traite de noirs ont prévalu dans ces localités et nui au développement qu'il eût été possible d'y donner au commerce licite, surtout à celui des bois de construction, de camwood, à la culture du riz, etc. Toutefois, cette dernière denrée s'y trouve avec abondance quand les guerres n'ont pas dévasté le pays, comme cela n'arrive que trop souvent.

Nous avons dit, plus haut, que les environs du cap de Monte étaient souvent le théâtre d'opérations de traite préparées à Gallinas.

En quittant le cap de Monte et prolongeant la côte, on ne tarde pas à prendre connaissance du cap Mesurade.

Cap Mesurade. Au pied du cap Mesurade, des gens de couleur des États-Unis ont jeté les fondements d'une ville, chef-lieu de la colonie africaine, à laquelle ils ont donné le nom de *Liberia*. Cette colonie est indépendante de la métropole; son chef-lieu a pris le nom de Monrovia, du nom du président Monroë. A cet établissement en ont succédé d'autres sur la côte des Graines, et Rivière Junk, Petit-Bassa, Grand-Bassa, Mont-Sinou et le cap des Palmes se sont vus successivement transformés en lieux d'asile pour les mulâtres américains expatriés des États-Unis.

Liberia et Monrovia.

Monrovia n'est encore qu'une ville naissante; les rues en sont larges et bien tracées; mais la plupart des maisons ont été construites avec des planches.

Produits. L'huile de palme, le maïs, le riz surtout, pourraient venir en abondance dans les environs de la presqu'île de Mesurade; mais les colons de Liberia ne se livrent guère à la culture : peu enclins, par nature, à des travaux pénibles, ils préfèrent la traite des produits que les caravanes apportent de temps en temps dans leur établissement; ces produits sont : l'*huile de*

palme, le *camwood* et l'*ivoire*. Comme d'ailleurs les ventes se font entre les colons et les naturels, les navires ne peuvent songer à traiter directement qu'avec les colons eux-mêmes ; il y a donc peu d'affaires avantageuses à lier dans ces colonies, dont les habitants n'ont guère su jusqu'à ce jour activer chez eux le mouvement des caravanes de l'intérieur. Toutefois, si le troqueur arrive au moment où la colonie est au dépourvu de marchandises, il pourra y placer peut-être avec avantage des *tissus*, du *tabac*, de la *poudre*, de l'*eau-de-vie*, du *fer*, des *manchettes*, *chaudières*, *verroteries*, des fusils, dits tower-guns, grand calibre ; puis des provisions en *viandes salées*, *farine*, *biscuit*, *vins*, etc. ; mais il devra, avant de livrer ses marchandises, bien peser les chances et les rentrées : car MM. les colons, tous gens assez pauvres, sont aussi enclins que les traitants des autres fractions de la côte à accepter la plus grande quantité possible d'avances en marchandises européennes, sans avoir toujours l'équivalent à offrir en retour. Marchandises d'échanges.

Dans les transactions commerciales avec les colons, on affecte une valeur en piastres, en marchandises ; mais ceux-ci, dans leurs rapports avec les naturels, se servent de la *barre* pour unité monétaire et du krou pour unité de capacité.

La barre équivaut à une demi-piastre ; les colons, en traitant avec les naturels qui leur apportent des produits de l'intérieur, comptent : un fusil, façon tower, pour 10 barres ; une brasse de tissu pour une barre ; cinq têtes de tabac, de cinq feuilles chacune, pour une barre. Valeur de la barre à Monrovia.

Le krou change de valeur et même de poids, d'après la nature du produit : ainsi, un krou d'huile de palme vaut trois krous de riz ; le krou de riz pèse de 25 à 30 livres anglaises, celui de poivre malaguette de 18 à 20 livres ; celui d'huile de palme contient 4 gallons et doit peser 30 livres anglaises. Sur toute cette côte, les mesures anglaises sont habituellement en usage. Valeur et capacité du krou.

Les navires sont admis à Monrovia moyennant un droit *ad valorem* de 5 p. 0/0 sur tout ce qu'on débarque ; le droit de phare et d'ancrage est de 15 dollars par navire ; tous ces frais et aussi les maigres bénéfices que procurent les transactions commerciales avec les colons mulâtres, intermédiaires obligés de toute traite, sont cause que nos troqueurs ne se soucient guère de jeter l'ancre dans la rade de Monrovia ; pour éviter ces frais, rien n'empêche qu'ils se tiennent sous voiles en passant devant

le cap Mesurade pendant qu'une de leurs embarcations va prendre à terre des renseignements sur la situation du pays : c'est même une chose à faire par eux avant de passer outre et de descendre plus bas.

Valeur de la barre sur la fraction de côte comprise entre le cap de Monte et Grand-Bassa.

Nous quittons Monrovia et le cap Mesurade pour continuer à prolonger la côte, à petite distance ; mais, ce point étant à peu près intermédiaire entre le cap de Monte et le Grand-Bassa, nous croyons devoir consigner ici la valeur de la barre sur la fraction de côte comprise entre ces deux points, et, en même temps, la valeur d'un paquet de 100 livres d'ivoire sur cette même fraction de côte.

Une pièce de guinée vaut	9 barres.
——— de nicanèse *idem*	7
——— de romale *idem*	7
——— de bayutapot *idem*	7
——— de chiloé *idem*	7
1 fusil, façon tower, *idem*	6
1 bassin en cuivre *idem*	2
1 pot de fer *idem*	1
50 pierres à fusil *idem*	1
2 bouteilles d'eau-de-vie *idem*	1
2 bonnets de laine *idem*	1
1 livre de poudre *idem*	1
1 chapeau de traite *idem*	1
1 barre de fer de 12 livres *idem*	1
1 miroir *idem*	1

Valeur de 100 livres d'ivoire sur cette même fraction de côte.

Voici maintenant ce dont se compose le paquet de 100 livres d'ivoire sur cette même fraction de côte, lequel ivoire ne consiste guère qu'en dents d'éléphants dites *scrivellos*, ou dents au-dessous de 20 livres ; ces ivoires s'obtiennent généralement à meilleur compte que les autres, et pour des marchandises de moindre valeur. Ce paquet se compose de

4 pièces de guinée.
4 ——— de romale.
4 ——— de
6 fusils.
12 barres de fer.
100 têtes de tabac.
3 barils de poudre de 25 liv. chacun.
6 chaudières en fer.
6 galons d'eau-de-vie.
4 bonnets de laine.
2 chapeaux de traite.
4 miroirs.
1 manchette.
2 couteaux.
4 demi-masses de verroterie.
4 rasoirs.
4 cloches.
4 sonnettes.

Rivière Junk et Petit-Bassa.

La Rivière Junk et le Petit-Bassa succèdent à Monrovia ; ces

deux points sont également habités par des colons américains placés sous la juridiction de Monrovia : ce ne sont que d'assez misérables bourgades où le commerce languit faute de capitaux, et l'agriculture, faute d'habitants laborieux. On y trouve à traiter les mêmes produits que nous avons nommés plus haut, c'est-à-dire de l'huile de palme, du camwood et des graines.

Grand-Bassa.

Le Grand-Bassa vient après, et ne tarde pas à se faire reconnaître à ses grandes cases de bois, peintes à la chaux et bâties à l'européenne comme Monrovia.

C'est encore une colonie d'émigrés américains, tous gens de couleur, lesquels s'y sont établis postérieurement à ceux de Monrovia.

Produits.

Les produits de Grand-Bassa sont : le riz rouge en grande quantité, le camwood, un peu d'ivoire et de poivre malaguette.

Dans le sud de la colonie est le Bassa des pêcheurs, où se trouve une anse bien abritée : c'est là que les navigateurs normands du XVe siècle avaient élevé l'établissement du *Petit-Dieppe*.

Young-Sestre ou New-Sestre.

En quittant le Grand-Bassa, le premier village que l'on rencontre est Tabocanné, vis-à-vis de la roche de ce nom ; puis vient le foyer de traite de noirs de Young-Sestre ou New-Sestre ; les barracons de ce foyer de traite, jadis situés près du rivage, ont été transportés à 2 milles dans l'intérieur. C'est jusqu'ici le plus sûr des établissements de négriers qui existent à la côte des Graines.

Rivière Sestos.

Depuis Trade-Town jusqu'à Sangwin, le pays produit de l'huile de palme et des graines. Entre ces deux points coule la rivière Sestos, où était jadis l'établissement du *Grand-Dieppe*. A partir de Sangwin commencent véritablement à se traiter avec abondance le maïs, le riz et le poivre malaguette, épice peu en usage en France, bien que d'une saveur fort agréable. Sur cette fraction de côte, qui s'appelle aussi côte de Krou, la traite des graines pourra se faire plus particulièrement aux villages de Sangwin, Baffou, Batton, Sinon, Bloo-Bara, Kroubath, Krou-Setra, King-Wis-Town, petit et grand Wappic, petit et grand Niffon, Drou, Baddou, petit et grand Sestre, Garroway, cap des Palmes et au delà même, dans les villages que nous indiquerons tout à l'heure.

Côte de Krou.

Les points de traite.

Les produits.

Outre le riz, le maïs et le poivre malaguette, on peut encore traiter sur tous ces points de l'huile de palme, de l'ivoire,

du camwood et même des cuirs, mais tout cela en assez petite quantité ; on pourrait aussi y exploiter les bois de construction, car la végétation forestière est des plus riches sur cette côte.

Il y a souvent des factoreries anglaises ou américaines établies dans les villages que nous venons de parcourir, lesquelles absorbent une grande partie de ces produits. Il n'y a guère alors plus de bénéfice à traiter dans le voisinage de ces factoreries qu'à se présenter devant un point de troque peu de jours après qu'il a été approvisionné par un autre navire. Ceci admis, voici les évaluations du krou sur la deuxième partie de la côte des Graines, lesquelles évaluations servent également pour la première partie de la côte d'Ivoire, où ces graines se rencontrent encore en assez grande abondance. Nous avons dit d'ailleurs et nous faisons encore observer de nouveau que ces évaluations sont fort susceptibles de varier suivant les circonstances et les prétentions des naturels.

Valeur du krou en marchandises sur cette fraction de côte.

Le krou de riz vaut 1 brasse $\frac{1}{2}$ de tissu commun, comme romales.
———— 1 brasse de tissu fin, comme satins streap.
———— 2 bouteilles d'eau-de-vie.
———— 5 têtes de tabac.
———— $\frac{1}{2}$ masse de verroteries, dites chinâbleu et olive, qui sont celles préférées sur cette côte.

7 krous de riz valent 1 fusil, façon tower.

Connaissant la valeur du krou de riz, on obtient facilement la valeur du krou des autres produits : car les naturels admettent généralement qu'un krou d'huile de palme vaut trois krous de riz, et qu'un krou de poivre malaguette en vaut deux.

Cap des Palmes.

L'établissement américain bâti sur le cap des Palmes, et désigné habituellement sous le nom de *cap Palmas,* termine géographiquement la côte que nous appelons côte des Graines, laquelle se prolonge, commercialement parlant, jusqu'à Biribi, limite de la grande production du riz, du maïs, etc.

L'établissement du cap Palmas a été fondé par une société moins puissante que celle de Liberia ; du reste, les statuts des deux sociétés sont à peu près les mêmes.

La position de la ville semble très-salubre, et l'entrée de la petite rivière qui coule près de l'établissement est praticable pour les embarcations presque en toute saison. On y a fait des plantations de sucre que les colons se sont vus forcés d'abandonner : le riz et l'huile de palme sont donc encore les denrées

principales que l'on y trouve; mais au cap Palmas, comme à Liberia, l'agriculture n'est pas ce qu'affectionnent beaucoup les colons: c'est au commerce de traite qu'ils préféreraient se livrer, oubliant que le commerce ne vit que de crédit ou de capitaux, et qu'ils manqueront de ces deux conditions principales tant qu'ils ne s'adonneront pas aux travaux de culture avec ardeur.

On ne paye pas de droits de douane à Palmas. Celui d'ancrage est de 6 dollars; celui de phare, de 3 dollars. Les navires qui y mouillent sans commercer ne sont même pas assujettis à ce dernier droit.

CHAPITRE V.

CÔTE D'IVOIRE, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP DES PALMES ET LE CAP DES TROIS-POINTES.

Comme nous l'avons dit tout à l'heure, le riz et le maïs continuent à se trouver encore avec assez d'abondance dans les villages situés à l'E. du cap des Palmes, pendant une vingtaine de lieues environ ; on comprend d'ailleurs que peu de navires européens puissent trouver des bénéfices à troquer sur la côte que nous venons de parcourir; il faudrait qu'on leur eût fait la commande absolue d'une partie de cargaison en riz ou maïs, pour qu'ils consentissent à s'y arrêter le temps nécessaire aux opérations de cette troque, laquelle couvre à peine les frais du navire; il en est à peu près de même sur les points échelonnés entre le cap des Palmes et Biriby. Sauf le camwood, qui s'y trouve en grande quantité, on ne trouvera guère que du riz et du maïs à traiter devant les villages de *Cavally, Tahou, Wappou* et *Biriby.*

Villages de Cavally, Tahou, Wappou et Biriby.

Nous venons d'ailleurs de donner précédemment les évaluations en marchandises relatives aux échanges sur la côte des Graines, dont ce littoral n'est, commercialement parlant, que la vraie continuation.

Leurs produits.

Le cam-wood est, comme on sait, un bois de teinture d'un très-beau rouge ; il est très-recherché par les Américains et les Anglais, mais encore peu apprécié ou plutôt peu connu en France ; sa valeur est d'environ 400 francs le tonneau.

La poudre et les fusils, qui jouent un grand rôle dans les échanges de la côte des Graines, ne sont pas moins recherchés sur ces points ; à mesure qu'on s'éloigne du cap des Palmes, ce

ne sont plus des fusils dits *tower-guns*, mais des fusils dits *dane-guns* que demandent les naturels ; ces derniers, beaucoup plus longs que les *tower-guns*, sont garnis de bois jusqu'au bout du canon, et montés à l'aide d'une grande quantité de capucines ; ils sont très-recherchés pour la chasse aux éléphants.

Côte de Saint-André, Koutrou et Fresco, dite jadis des *Mal-Gens* ou mauvaises gens.

Les villages de Saint-André, Koutrou et Fresco, s'échelonnent sur la fraction de côte qui portait jadis le nom de côte des *Mal-Gens*. Cette réputation a dû être méritée, car les naturels de ces localités ont commis récemment encore certains méfaits à l'égard de navires marchands de faible tonnage, qu'ils avaient attirés chez eux ; aussi leur défiance est-elle grande, quand ils abordent un navire de guerre dans leurs vastes pirogues, qui peuvent contenir facilement 15 à 20 personnes ; ils semblent toujours craindre les représailles qu'ils ont sans doute méritées : du reste, en ne les laissant aborder que successivement, les navires troqueurs n'auront aucune surprise à redouter, et pourront avec eux faire ample provision de vivres frais, c'est-à-dire traiter à bas prix beaucoup de cabris, porcs, volailles, cocos, ignames, etc., etc. Ce sont à peu près les seules ressources de ces points ; on pourrait aussi y traiter de l'ivoire, mais à un prix assez élevé. Il n'y a guère lieu d'employer, dans ces achats de victuailles, autre chose que du tabac, du tafia et des étoffes communes.

Produits.

Côte des Jacks et des Lahous, dite jadis côte des *Bonnes-Gens*.

Nous venons de voir des produits de diverses espèces se montrer en plus grande quantité que l'ivoire sur la première partie de cette même côte, qui tire cependant son nom de ce dernier produit ; cette particularité devient plus sensible encore sur la fraction de côte qui portait jadis le nom de côte des *Bonnes-Gens*, et qui est semée de villages connus sous le nom de *Jack*, de *Lahou*, de *Jack-Lahou*, *Jack-Jack*, etc. L'huile de palme se récolte maintenant avec abondance dans ces villages, dont les mœurs tranquilles et laborieuses contrastent avec le caractère perfide et fainéant des habitants de la côte de Saint-André ou des Mal-Gens. L'ivoire s'y traite bien encore, mais ce produit ne peut que tendre à diminuer par suite des chasses actives dont l'éléphant est l'objet dans ces contrées ; le palmier à huile, au contraire, qui vient spontanément sur ce sol fertile, ne demande que peu de travail pour se multiplier à l'infini, et donner une quantité toujours croissante de substances oléagineuses.

Ses produits.

Valeur du krou d'huile en marchandises sur cette fraction de côte.

Le krou d'huile de palme subit, sur cette fraction de côte, une augmentation de poids presque double de celui que nous avons vu en usage sur la côte des graines ; ce poids peut être évalué à 23 kilogrammes. Voici une valeur approximative de ce krou en marchandises de toutes sortes.

Un fusil (dane-gun) vaut 2 krous d'huile de palme.
Une pièce de satin streap (étoffe fine) vaut 2 krous *idem.*
Une pièce de bandane (14 mouchoirs) vaut 1 krou $\frac{1}{2}$ *idem.*
Une pièce de red-tent (étoffe fine) vaut 1 krou $\frac{1}{2}$ *idem.*
Une pièce de romale (15 mouchoirs) vaut 1 krou *idem.*

Les marchandises données pour 100 livres d'ivoire en grosses dents, sur cette côte, ont formé le paquet suivant :

Valeur de 100 livres d'ivoire en marchandises.

4 pièces de satin streap (étoffe de coton fine).
4 pièces de bandane, *idem.*
4 pièces de nicanèse, *idem.*
6 fusils et 50 pierres à fusil.
6 barils de poudre de 25 livres chaque.
6 barres de fer.
4 chaudières en fer.
6 bouteilles d'eau-de-vie.
2 bonnets de laine.
2 canevettes.
1 bassin en cuivre.
4 demi-masses de verroteries.

En basant approximativement ses opérations sur ces données, le troqueur entrera en traite successivement devant les villages de *Jack*, ou *Petit-Lahou*, du *Grand-Lahou*, un des plus beaux et des plus populeux de toute la côte d'Afrique ; de *Jack-Lahou*, de *Jack-Jack* et de *Petit-Bassam*. Chacun de ces points se subdivise lui-même en trois ou quatre bourgades ; de telle sorte que, depuis le cap Lahou, tout le littoral offre l'aspect riant d'une série non interrompue de nombreux villages ombragés de palmiers et entourés de tapades en paille.

Le troqueur ne devra quitter ces points qu'après les avoir passés en revue successivement ; s'il s'y trouve des navires au mouillage, il ne devra pas redouter la concurrence, car peut-être l'assortiment de la cargaison conviendra mieux au goût du moment chez les naturels que les marchandises de ces na-

vires; mais, s'il s'aperçoit du contraire, qu'il appareille au plus vite, et qu'un fol entêtement ne le fasse pas lutter avec perte contre ses concurrents.

Saison des récoltes.

Les saisons sur cette côte précèdent d'une quinzaine de jours les saisons analogues de la côte des graines; les grandes récoltes *d'huile de palme* se font en septembre, c'est-à-dire après la saison des grandes pluies; en outre de celles-ci, des récoltes permanentes, d'un moindre rapport, ont lieu tout le reste de l'année.

RIVIÈRES GRAND-BASSAM ET ASSINIE.

Bien que la côte que nous allons prolonger désormais appartienne à la fraction du littoral d'Afrique connue sous le nom de côte d'Or, nous lui laisserons son appellation géographique de cote d'Ivoire, jusqu'au cap des Trois-Pointes, afin de conserver les divisions de cap en cap que nous avons précédemment adoptées.

Considérations générales sur les possessions françaises de Grand-Bassam et d'Assinie.

Après avoir dépassé les villages du Petit-Bassam, on ne tarde pas à apercevoir les constructions blanches de l'établissement militaire et commercial que nous avons fondé près de l'embouchure de Grand-Bassam; six lieues plus E., nous occupons un établissement semblable qui commande la rivière d'Assinie, de telle sorte qu'il reste peu à faire pour que ces deux rivières et le pays populeux qu'arrose leur delta subissent exclusivement notre domination commerciale. Mais, avant d'entrer avec le troqueur dans chacune de ces rivières qui peuvent fournir en grande quantité le plus bel or de la côte d'Afrique, jetons un coup d'œil général sur les pays qui dans l'intérieur avoisinent leur delta, et dont la carte n° 2 donne un croquis d'une exactitude approximative; nous nous rendrons ainsi plus facilement compte de la provenance des produits qui viennent et surtout pourraient venir s'échanger contre nos marchandises, dans les rivières dont nous avons acquis la souveraineté par des traités que j'ai passés en 1844.

Royaumes de D'Jama et d'Achanti, limitrophes de nos possessions.

A une vingtaine de lieues dans le N. du littoral sont deux royaumes principaux et qui confine, celui de *D'Jama* aux petits états suzerains de la France jetés sur les trois ou quatre affluents de Grand-Bassam, et celui d'*Achanti*, au royaume d'*Aouémi* ou d'*Assinie*, dont le roi Amatifou s'est rangé également sous la suzeraineté de la France. En outre les renseignements recueillis des

naturels parlent d'un vaste pays dit d'*Acquio*, situé au-delà du delta de Grand-Bassam, lequel absorbait en grande partie les produits européens de cette rivière. Le royaume d'*Achanti* est connu depuis longtemps par sa richesse et sa puissance; celui de *D'Jama*, bien que d'une importance moindre, a cependant, au dire des naturels, une étendue égale à la moitié et plus du premier de ces royaumes. Sa capitale se nomme *D'Jama*, ville où viennent aboutir les marchandises européennes par l'affluent du N. E. de Grand-Bassam, affluent qui prend le nom de rivière d'Ackba. Une des villes principales du royaume de D'Jama se nomme *Foiacé*, avec laquelle Amatifou, roi d'Assinie ou d'Aouémi, a aussi de fréquentes relations de commerce. Maintenant, si l'on envisage que le royaume d'Assinie ou d'Aouémi est également en relation par le N. E. avec le pays des Achantis; qu'en outre, ce royaume est, dit-on, traversé par l'affluent le plus important d'Assinie, celui de la rivière *Tendo*, laquelle, faute d'un petit bateau à vapeur, n'a pas encore été remontée; que la partie déjà explorée de la rivière de *Potou*, considérée par les naturels comme l'affluent le plus important de Grand-Bassam, a été trouvée peuplée de nombreux villages adonnés à la troque, l'on ne pourra manquer de reconnaître que nos commerçants, protégés tout particulièrement par des établissements militaires, sont certes à même de développer puissamment leurs échanges dans un pays aussi étendu et aussi riche en affluents de rivières, ces voies toutes naturelles de communication avec l'intérieur; ils devront les développer surtout si l'État consacre un petit pyroscaphe aux reconnaissances géographiques de ces nombreux cours d'eau. Nous possédons en effet cinq affluents de rivière à la côte d'Or, savoir : les affluents de *Potou*, d'*Acka* et d'*Ebrié*, qui débouchent dans le *Grand-Bassam* et ceux de *Bia* et de *Tendo*, qui débouchent dans l'*Assinie*. Trois de ces affluents atteignent les grands royaumes de l'intérieur, et, au dire des naturels, les deux autres, c'est-à-dire ceux de *Potou* et de *Tendo*, traversent ces royaumes eux-mêmes; enfin tous les bords des affluents explorés jusqu'à ce jour sont peuplés d'une grande quantité de villages qui ont intérêt à voir nos commerçants pénétrer chez eux; deux ou trois de ces villages, au contraire, et ce sont généralement ceux du littoral, multiplient leurs efforts pour circonscrire notre commerce dans l'enceinte des établissements du bord de la mer.

Cette conduite des naturels d'ailleurs demande des explications, lesquelles, jointes aux considérations générales émises précédemment, mettront tout le monde à même d'apprécier une partie des motifs qui ont guidé le Gouvernement dans la prise de possession des deux artères principales de cette riche contrée d'échanges. Comme on le verra tout à l'heure quand nous parcourrons les divers affluents de nos deux possessions, le commerce de Grand-Bassam est monopolisé par les naturels qui habitent les villages de Grand-Bassam et d'Acka. Ces deux peuplades sont composées d'autant de courtiers qui de tout temps ont été intermédiaires entre les Européens et les naturels de l'intérieur, auxquelles ils vont vendre nos marchandises le double de leur valeur en échange de leur or, leur ivoire, etc. Or on comprend tout d'abord que ces deux peuplades, déjà ennemies l'une de l'autre, par suite de leur rivalité réciproque, sont au regret maintenant de nous voir menacer ce commerce de courtage, tandis que, au contraire, les naturels des cours supérieur des affluents appellent tous les jours nos traitants dans leurs villages, afin de se passer de l'intermédiaire tyrannique des courtiers riverains. Aussi devons-nous arriver tôt ou tard à contraindre ces peuplades de courtiers ou à l'émigration, ou à une soumission complète; sans cette alternative, on ne peut espérer de sécurité complète pour ceux de nos commerçants qui voudraient dépasser les villages de courtiers de Grand-Bassam et d'Acka, dans le but de traiter directement avec les naturels du cours supérieur de chaque affluent. Dans l'Assinie, c'est pis encore : les naturels qui avoisinent le cours inférieur du Tendo et dépendent du chef Kakoaka s'opposent à ce nos embarcations remontent cet affluent, et la force devra être employée pour y pénétrer; quant à l'affluent dit rivière de Bia, comme il est barré non loin du village d'Amatifou, ce dernier ne voit aucun inconvénient à y appeler nos commerçants, vu qu'ils ne peuvent dépasser ses propres villages.

Maintenant l'on comprend sans peine les bénéfices que nos commerçants doivent retirer, et retireront surtout dans l'avenir, d'une traite directe avec les peuplades de l'intérieur; on comprend surtout les avantages que doit offrir la troque des factoreries sur celle que fait un navire à l'aide des courtiers noirs du littoral.

Nous renvoyons, soit au volume de description nautique,

soit à la carte n° 2, pour les détails topographiques des deux possessions françaises, et nous allons, au point de vue commercial, faire une excursion rapide dans les affluents de chacune d'elles.

Rivière Grand-Bassam.

Un simple blockhaus en bois, entouré d'une fortification passagère et flanqué de quatre pièces de canon, constitue la seule défense de la factorerie commerciale de Grand-Bassam. A ce fortin va incessamment succéder une construction en maçonnerie.

Fort Français.

Le fortin est élevé sur la plage presqu'à la pointe d'entrée de rive droite de la rivière de Grand-Bassam, de sorte qu'il commande à la fois la barre du littoral et celle de la rivière.

Jusqu'ici, les commerçants français installés au comptoir n'ont établi leurs communications entre la factorerie et les navires qui leur arrivaient de France que par la voie de la barre du littoral, qu'ils font franchir à leurs marchandises dans des barriques bien fermées; ils attendent sans doute que l'État leur donne l'exemple en consacrant à ces localités un petit bâtiment à vapeur propre à étudier et à franchir la barre de la rivière, comme à explorer les divers affluents de la Grand-Bassam et de l'Assinie. Jusqu'à ce moment, déjà trop différé selon nous, voici comment s'opèrent ces débarquements de marchandises : on les renferme dans des fûts bien conditionnés, on mouille une embarcation en dehors de la lisière de brisants, et, à l'aide d'amarres, installées en va-et-vient, les objets les plus précieux peuvent passer la barre et arriver à la plage sans accident; les personnes descendent à terre dans des pirogues semblables à celles employées devant Saint-Louis du Sénégal, à Guet-N'dar, lesquelles sont conduites par des piroguiers sénégalais.

Supposons maintenant que nous avons franchi la barre de la rivière avec une embarcation, et que nous gouvernons pour en remonter les principaux affluents; peu après avoir quitté le fort nous arrivons devant le village de Grand-Bassam proprement dit, lequel, élevé sur la rive droite, est éloigné de 2 milles $\frac{1}{2}$ environ de l'établissement français.

Village de Grand-Bassam.

Le village de Grand-Bassam, comme presque tous ceux de la côte au sud de la Sénégambie, se compose d'une longue rue d'un demi-mille d'étendue, des deux côtés de laquelle on a bâti des cases spacieuses et bien construites; chaque habitation est entourée d'un jardin planté de bananiers et de papayers; en outre,

les arbres de toute espèce qui ombragent ces habitations achèvent de donner un aspect très-pittoresque au village; ces arbres sont des cocotiers, des orangers, des goyaviers, etc. Le chiffre de la population peut monter à 2,500 ou 3,000 âmes; comme nous l'avons déja dit plus haut, c'est une population de courtiers riches, rusés, perfides mêmes; leur chef, Peter, est à cet égard un type de la race, c'est avec lui et dans son village même que j'ai conclu, en 1844, le traité d'achat de terrain et de souveraineté qui le range sous le pavillon de France.

Du reste, les courtiers de ce village sont, depuis bien des années, en relation avec des troqueurs anglais qui venaient et viennent encore mouiller devant la rivière pour y échanger leurs marchandises contre leur or et leur ivoire. Il en résulte que les exigences de ces noirs sont exorbitantes, et qu'il y a tout à gagner pour nos commerçants de la factorerie à se passer d'eux le plus possible.

Nous quittons le village de Grand-Bassam, et nous apercevons sur notre droite l'affluent d'Acka, dans lequel nous entrons et que nous allons remonter de suite, bien que ce ne soit pas l'affluent principal de la Grand-Bassam. Affluent d'Acka.

La traite y est fructueuse à cause des centres d'échanges qu'atteint la partie supérieure de ce cours d'eau. Les villages d'Acka communiquent avec le bord de la mer par l'intermédiaire d'un lac que les naturels traversent en pirogue. Cette facilité de communication a donné une certaine importance commerciale à Acka-Ville, situé sur le littoral à 6 ou 7 milles dans l'E. de la rivière de Grand-Bassam : aussi ne doit-on pas s'étonner que les courtiers des villages d'Acka et d'Acka-Ville, déja en rivalité avec ceux du Grand-Bassam, commencent à redouter l'influence de nos commerçants dans le haut de leur rivière. Nous continuons à remonter le cours de cette rivière, et nous arrivons, après une quinzaine de lieues au delà du fort Français, devant Akba, village de 150 cases environ, bâti sur un plateau élevé, vis-à-vis du premier barrage de roches; la navigation est naturellement interrompue à ce barrage, qui fait cataracte : aussi le village d'Akba est-il le point d'arrêt des caravanes venant de l'intérieur, et c'est là que les traitants du haut et bas pays se rendent, à différentes époques de l'année. L'or y est le principal produit d'échange; il s'y trouve aussi de l'ivoire; une succursale de factorerie établie à ce point, et placée, moyennant une coutume, sous Villages d'Acka. Acka-Ville. Village d'Akba.

le patronage du chef du pays, y ferait sans doute de bonnes affaires, car elle se rapprocherait d'autant du pays des Achantis.

Le haut de la rivière d'Acka, placé en dehors des terrains alluvionnaires du cours d'eau inférieur de la Grand-Bassam, est naturellement plus sain à habiter pour les Européens : Akba est distant de 50 milles environ du fort Français. Au village d'Akba se termine notre exploration dans cet affluent, puisqu'à ce point la navigation est interrompue par un barrage de roche; nous le redescendons rapidement et rentrons dans la Grand-Bassam que nous continuons à remonter vers le Nord.

Marigot de Petit-Bassam.

Au bout de quelques minutes, nous apercevons sur notre gauche un autre affluent ou plutôt un marigot qui se répand dans l'ouest, et, prolongeant la côte, atteint le village du Petit-Bassam, et même, assure-t-on, les nombreux villages des Lahous et des Jacks, si riches, comme on l'a vu, en substances oléagineuses.

Petit-Bassam lui-même produit de l'huile de palme, et offre cet élément de cargaison aux troqueurs venus à nos factoreries de Grand-Bassam et d'Assinie, riches seulement de leur or et de leur ivoire. Laissant ce marigot sur notre gauche, nous arrivons devant le village d'Abra, où le cours de la Grand-Bassam se bifurque en deux affluents principaux, connus sous le nom de Potou et d'Ebrié; celui-ci, courant à peu près au N. O., celui-là au N. E., un troisième cours d'eau se montre à gauche, et, se jetant au S. O., rejoint le marigot de Petit-Bassam; aussi sert-il souvent de voie de communication aux habitants du haut-pays qui veulent se rendre au Petit-Bassam, en pirogue, pour y traiter.

Village d'Abra.

Le village d'Abra, situé au confluent de ces deux rivières, ne possède pas beaucoup d'or, mais on y trouve abondamment bestiaux, volailles, moutons, fruits etc... L'eau est profonde dans toute l'étendue de la vaste baie au fond de laquelle est situé ce village, et où viennent confluer les rivières de Potou et d'Ebrié.

Nous allons donner dans la rivière de Potou d'abord, et la remonter jusqu'à une quinzaine de lieues; les explorations des chefs de comptoir n'ayant pu jusqu'à ce jour dépasser cette distance faute d'embarcations suffisamment grandes et armées.

Affluent de Potou.

Cette rivière paraît être l'affluent principal de la Grand-Bassam; son cours est plus large et plus profond que celui des autres

affluents : ses deux rives offrent l'aspect d'une riche végétation, et sont peuplées de nombreux villages qui ont reçu nos traitants avec de grandes démonstrations de joie. Le grand village de Potou, peuplé de 3 à 4 milles âmes, donne son nom à la rivière; il est situé sur la rive gauche, à 15 ou 18 milles de l'embouchure dela Grand-Bassam; du comptoir jusqu'au village de Potou le trajet n'est donc guère que de 4 à 5 heures, quand on a une bonne embarcation. Le village est d'ailleurs un peu éloigné des bords de la rivière et, avant d'y arriver, il faut traverser des marais dangereux, où l'on ne peut guère s'aventurer que porté dans des hamacs par des naturels pratiques des localités.

Par sa position, le populeux village de Potou centralise une grande partie du commerce du haut pays; les habitants de Potou importent les produits européens à une distance considérable dans l'intérieur. Cette cité africaine, une des plus vieilles du bas pays, a été fondée, dit-on, par une émigration d'habitants de Vankara, ville située dans le royaume des Achantis; ce qui semblerait donner une apparence de vraisemblance à cette version, c'est que seuls, dans la contrée, les habitants de Potou parlent la langue *fanta*.

Affluent d'Ébrié.

Nous redescendons la rivière de Potou et remontons l'affluent d'Ebrié; nous atteignons le village de Vitré, puis celui d'Ebrié, situés sur les bords de cet affluent, lequel, comme on l'a vu, se bifurque lui-même pour se mettre en communication par le Sud avec le marigot du Petit-Bassam. Le village d'Ébrié forme le noyau principal d'une peuplade de 4 à 5 mille âmes réparties dans une dizaine de villages; elle est presque continuellement en guerre avec les courtiers du bas du fleuve, et, par suite, a beaucoup de peine à se procurer nos produits; aussi désire-t-elle vivement la présence de nos traitants au milieu d'elle : l'or et l'ivoire sont les produits que l'on trouverait encore dans cet affluent. En continuant à le remonter, on passe devant le village d'Abijia, limite des excursions tentées dans l'Ouest jusqu'à ce jour; mais ces excursions ont constaté que l'huile de palme se trouvait en assez grande quantité dans le marigot d'*Ébrié*, et concourait sans doute à augmenter le chiffre de la traite de ce produit au Petit-Bassam.

Ici se termine nos excursions dans les affluents de la Grand-Bassam; comme on le voit, ces affluents ne sont encore connus qu'imparfaitement, et nos commerçants n'osent s'y aventurer

encore pour y activer le mouvement de leur troque et, par suite, leurs bénéfices; aussi est-il désolant d'avouer que si le commerce d'or de cette rivière et de ses affluents atteint à lui seul le chiffre d'un million de francs, une grande partie de cet or passe dans les mains de troqueurs étrangers, lesquels cependant ne font que paraître au mouillage devant les villages de la côte, tandis que nos commerçants sont installés à terre sous la protection de nos canons et de nos soldats; évidemment on ne peut attribuer un résultat aussi déplorable qu'à un mauvais choix des marchandises ou au peu d'habileté qui préside aux opérations de nos commerçants.

Or de traite.

Bien que l'ivoire se traite aussi dans la Grand-Bassam, et l'huile de palme dans l'affluent de Petit-Bassam, c'est l'or qui est le principal objet d'échange de notre possession; on le considère comme le plus pur de la côte d'Or. La moyenne partie de cet or provient de l'intérieur, porté par des caravanes ou les courtiers riverains qui vont l'y traiter; le reste provient du lavage que les gens des villages voisins opèrent eux-mêmes sur les lieux; voici comme ils s'y prennent :

Généralement l'or de ces contrées provient de filons métalliques, d'où les naturels l'extraient en creusant de petites mines, ou bien on le rencontre, soit en grains, soit en paillettes, disséminé dans un argile rougeâtre plus ou moins sablonneux. Les noirs font subir en place un premier lavage à la terre aurifère; puis un second; puis, lorsque le résidu leur semble riche, ils le lavent à la main dans des gamelles au fond desquelles les paillettes se déposent.

Ce travail est lent et peu lucratif: aussi les habitants de Grand-Bassam et d'Acka lui préfèrent-ils beaucoup les opérations de courtage; ils remontent les divers affluents que nous avons parcourus, y vendent des marchandises européennes à un prix exorbitant pour l'or en poudre ou en lingot, soit indigène, soit apporté aux points d'arrêts des caravanes; ils réalisent ainsi des bénéfices considérables; et, ce qu'il y a de plus regrettable, c'est qu'ils jettent sur les marchés de l'intérieur plus de marchandises étrangères que de marchandises françaises. Dans tout ce qui précède, nous avons dit assez pour espérer un terme prochain à ce fâcheux état des choses.

Nous donnerons plus loin l'espèce et la valeur approximative de ces marchandises d'échange.

Nous quittons la rivière de Grand-Bassam, et, passant devant Acka-Ville et un autre petit village situés sur le littoral, nous arrivons devant l'embouchure de l'Assinie; puis nous dépassons encore cette entrée de rivière, et, à 7 milles dans l'est à elle, nous jetons l'ancre devant un établissement français à peu près semblable au fort Français du Grand-Bassam : il commande la rivière d'Assinie. Rivière d'Assinie

En jetant les yeux sur la carte de nos rivières de la côte d'Or, qui est insérée à la suite du présent volume, on verra que l'Assinie a un cours tout différent de la Grand-Bassam, et que le lac Ahy, vaste réservoir jeté au milieu du plateau alluvionnaire de l'Assinie, a restreint, par suite de son étendue, le nombre et la profondeur de ses affluents; aussi ne s'en trouve-t-il que deux, la rivière *Bia* et le *Tendo*, qui offrent des chances d'exploitation à notre commerce dans l'Assinie. Fort d'Assinie.

Le royaume d'Assinie ou d'Aouémi a pour capitale *Kin'jabo*, situé sur la rive gauche de la rivière Bia; ce royaume est gouverné par Amatifou, successeur d'Atacla : son territoire s'étend à 30 lieues, du nord au sud, et à 15 lieues, de l'est à l'ouest, de *Kin'jabo;* mais l'influence d'Amatifou et ses alliances avec les points éloignés de Gingi, Jahou, Adingra, Jadissou, Asephi, etc., donnent au pays que notre commerce approvisionnerait par l'intermédiaire de ce chef et de ses sujets une étendue bien autrement considérable; il faut y joindre encore la province de Koakourou, gouvernée par Aby, oncle d'Amatifou. Si l'on considère maintenant que des démêlés politiques, qui auront sans doute un terme, empêchent seuls le roi Amatifou d'établir des relations commerciales plus actives avec les Achantis, et que rien ne s'oppose à ce que ces relations s'étendent de plus en plus avec le D'Jama; qu'en outre le cours profond et, dit-on, étendu de l'affluent de Tendo pénètre jusqu'au pays même limitrophe des Achantis, on aura tout lieu de croire que l'établissement d'Assinie doit offrir ainsi des chances de bénéfices réels aux opérations de notre commerce national. Étendue et relations commerciales d'Assinie ou d'Aouémi.

Le village d'Assinie, bâti près du fort, n'est qu'une misérable bourgade habitée par une centaine de naturels qu'Amatifou a jetés sur le littoral pour lui servir au besoin d'avant-garde contre les peuplades hostiles de l'Est. Nous choisissons ensuite le chenal le plus profond parmi tous ceux qui forment le delta de communication entre l'Assinie et le lac Ahy, et nous entrons Village d'Assinie.

dans ce dernier; nous laissons sur notre droite l'affluent du Tendo, qui n'a guère été remonté jusqu'ici, faute d'embarcations grandes et armées, que pendant une dizaine de lieues à travers les peuplades hostiles du chef Kakoaka.

Lac Aby.

Le cap au nord, nous coupons le lac Ahy, dont l'étendue, du nord au sud, est d'environ 15 milles et celle de l'est à l'ouest, variable de 3 à 12 milles; nous sommes au village d'*Aby*, dont les habitations élevées, vastes et commodes, sont vraiment remarquables comparativement à ces petites cases en paille, vraies ruches à miel, que l'on trouve dans la plupart des villages africains de la Sénégambie.

Village d'Aby.

Nous quittons *Aby,* et nous mettons le cap vers l'entrée de la rivière Bia ou Kin'jabo; nous donnons dans cette rivière dont le cours est étroit, sinueux mais profond; nous passons devant de nombreux villages élevés sur les deux rives, lesquelles déploient le luxe de la végétation tropicale. Nous arrivons, après avoir parcouru 8 à 9 milles de sinuosités de rivière, devant le point de correspondance de Kin'jabo.

Village de Kinjabo.

Kin'jabo est un grand et beau village bâti à un mille de la rive gauche sur un plateau élevé, ce qui lui garantit, non-seulement plus de salubrité que la position riveraine, mais plus de sécurité militaire, en cas de guerre avec les peuplades voisines. C'est à ce village que j'ai conclu avec Amatifou, en 1844, le traité qui nous assure la souveraineté du pays baigné par l'Assinie.

Les rues de Kin'jabo sont larges et bien entretenues; les cases, ou plutôt les maisons de ses habitants, sont remarquablement propres et bien bâties pour des habitations africaines.

Cascade d'Aboussou.

Si nous quittons Kin'jabo et que nous continuions à remonter le cours de la rivière, nous passons encore devant des villages riverains qui doivent renfermer, comme ceux qui précèdent, de nombreux éléments d'exploitation commerciale pour nos traitants; nous arrivons à Aboussou, premier barrage de roches, où le cours interrompu de la rivière produit une cataracte ou plutôt une cascade de 4 mètres de hauteur environ.

Village d'Aboussou.

Aboussou est un beau village qui sert d'entrepôt commercial au roi Amatifou et à ses sujets; les produits européens qu'ils dirigent de Kin'jabo sur ce point sont ensuite envoyés à Gangi et Jahou, marchés du haut pays; les routes d'Adingra, Jadissou, Asephi et même Caumassie, capitale des Achantis, aboutissent

à ces marchés ; et c'est ainsi que nos marchandises pénètrent dans l'intérieur pour s'y échanger contre la poudre d'or et les lingots que produit cette partie aurifère du vaste continent africain ; si l'on veut dépasser Aboussou et continuer à remonter le cours de la rivière à l'aide d'une pirogue, on sera arrêté, de distance en distance, par de nombreuses cascades, moins élevées toutefois que celles d'Aboussou, lesquelles obligeront nécessairement à haler la pirogue à terre pour lui faire franchir chaque barrage, en la traînant sur la rive correspondante, et la relançant ensuite à l'eau.

Nous terminons donc notre excursion à la cascade d'Aboussou, et nous redescendons la rivière pour jeter un coup d'œil général sur le mode d'exploitation commercial de l'Assinie, mode qui diffère sensiblement de celui que nous avons remarqué dans la Grand-Bassam.

Mode d'exploitation commerciale de l'Assinie et de ses affluents.

Le commerce peut se faire de deux manières : soit dans le comptoir même, soit en remontant la rivière Bia, ou de Kin'jabo, soit enfin en remontant le Tendo, dont le cours et les ressources nous sont encore inconnus.

Généralement, les habitants des diverses provinces du royaume d'Amatifou viennent deux ou trois fois par semaine au fort d'Assinie, au nombre de huit ou dix pirogues, contenant chacune de vingt à trente hommes; pendant deux ou trois jours ces hommes font des échanges avec les traitants européens de l'établissement, presque sans interruption du matin au soir; puis ils restent dix, quinze et vingt jours sans reparaître. Si, au contraire, nos traitants veulent remonter en rivière de Kin'jabo pour aller faire leurs échanges eux-mêmes, ils peuvent le faire en toute sécurité; nous pouvons citer tel ou tel voyage de traitants qui, après chaque excursion en canot dans cette rivière, en rapportaient 60 et 80 onces d'or; telle autre excursion, à la suite de laquelle les Assiniens, retournant avec le traitant au fort, dans cinq grandes pirogues, lui avaient acheté près de 5 à 600 pièces d'étoffes; sans compter les fers, mosaïques, fusils, etc., etc. Sauf les obstacles que nous a présentés jusqu'ici l'exploitation de l'affluent du Tendo, on comprend donc que si l'Assinie est moins riche en or que la Grand-Bassam, elle offre du moins plus de sécurité et de facilité de traite à nos commerçants; c'est que le delta de la Grand-Bassam se divise en un grand nombre de petits États fréquemment en hos-

tilité entre eux et avec nous, États que nos produits ont à traverser avant d'arriver au grand pays d'Aquio, qui les absorbe en grande partie; dans toute l'étendue du royaume d'Amatifou, au contraire, nos commerçants peuvent aller traiter sans aucun obstacle, et porter leurs marchandises aux dernières limites des possessions dont il se compose. Il reste maintenant à acquérir une sécurité semblable dans le Tendo, lequel approvisionne en or les riches villages d'Apollonie; or il y a lieu de penser qu'une fois maîtres du cours du Tendo, notre comptoir d'Assinie absorbera l'or qui fait la richesse de ces villages de traite établis, comme nous le verrons plus tard, à l'E. de la rivière d'Assinie.

Unité monétaire employée dans les échanges.

L'unité monétaire employée dans les échanges de cette fraction de côte où commence la côte d'Or, commercialement parlant, est l'*acquêt d'or,* dont la valeur moyenne est de 5 fr. 60 c. environ; plus bas il est moins pur; aussi n'équivaut-il guère qu'à 4 fr. 45 cent. dans les comptoirs hollandais et anglais que nous visiterons tout à l'heure. Nous donnons ci-dessous la valeur de toutes les marchandises européennes en acquêt. Ici, comme partout, les principales, parmi ces marchandises, sont les étoffes, la poudre, les fusils et le rhum ou l'eau-de-vie.

Espèce et valeur des marchandises employées dans la troque des rivières de Grand-Bassam et d'Assinie.

Dans le débit des étoffes nos commerçants luttent avantageusement avec les Anglais; de même pour les verroteries et les liqueurs fortes; mais il n'en est pas ainsi pour les fusils et la poudre, sur lequels, du reste, il y a beaucoup moins à gagner que sur les étoffes et les verroteries: ainsi les troqueurs anglais vendent les fusils, *long-danes* ou longs fusils, 2 acquêts $\frac{1}{2}$ ou $\frac{3}{4}$; nos troqueurs ne les échangent pas à moins de 3 acquêts; les fusils *tower,* ou fusils courts, sont vendus 2 acquêts $\frac{1}{2}$ par nos traitants et 2 acquêts $\frac{1}{4}$ par les troqueurs anglais. La poudre est vendue 2 acquêts $\frac{1}{2}$ les 10 kilogrammes par ces derniers, et 3 acquêts par nos traitans; il y a une troisième espèce de fusil dite fusils français, qui se vendent 2 acquêts $\frac{1}{2}$ ou $\frac{3}{4}$.

Les étoffes *satin streap*, entre 2 $\frac{1}{2}$ et 3 acquêts la pièce.

Les *indiennes,* à peu près le même prix.

Les *madapolam,* 2 acquêts la pièce.

Les *tom-coffee*, de 15 mouchoirs, entre 1 acquêt $\frac{1}{2}$ et 2 acquêts la pièce.

Les *romales* de 15 mouchoirs, 1 acquêt la pièce.

Les *verroteries* dites *mosaïques*, entre 1 et 2 acquêts la masse.

Le *corail* de belle espèce, entre 21 et 22 acquêts la filière.

Le *tabac*, les 25 têtes de 25 feuilles chaque, 1 acquêt.

L'*eau-de-vie* de traite, 1 acquêt les 5 litres.

Le *vin rouge*, 1 acquêt les 15 litres.

Il faut ajouter à ces marchandises du sucre blanc, de la cassonnade, des rasoirs, des couteaux, des chapeaux, des orgues de barbarie, des miroirs, etc.

Pour les marchés de l'intérieur, on peut y vendre aussi de belles étoffes de soie et de beaux velours de soie, des brocards de Lyon, des étoffes blanches, facon burnous. Les couleurs recherchées sont alors le rouge, le bleu, le jaune et le bleu-azur.

L'ivoire se traite aussi dans ces rivières, bien qu'en petite quantité comparativement à l'or; il se paye généralement 1 acquêt la livre, quand il se compose de grosses dents, et 1 demi-acquêt la livre quand ce sont des *scrivellos*.

Devant la côte d'Assinie comme devant Grand-Bassam, le littoral est barré; jusqu'à ce que les communications soient établies par la rivière, c'est à l'aide de pirogues qu'on se rend à terre, en franchissant les brisants de la plage; les marchandises y arrivent dans des fûts bien cerclés, et par va-et-vient.

De tout ce qui précède n'est-on pas porté à conclure :

Que notre commerce doit tendre à faire disparaître le plus grand nombre possible d'intermédiaires entre lui et les marchés de l'intérieur;

Que la conséquence naturelle de cette suppression de courtiers du littoral, toujours en querelles avec nous ou entre eux, sera d'augmenter considérablement le chiffre de nos débouchés à l'intérieur, débouchés dont ils se ferment les voies les uns aux autres par jalousie de métier; qu'en outre nos commerçants feront des bénéfices plus encourageants; qu'une autre conséquence sera de détruire la concurrence étrangère dans nos possessions, laquelle ne vit que par le courtage des naturels du littoral, courtage désormais réduit à néant par suite de nos relations directes avec l'intérieur;

Que, pour arriver à ces résultats, il convient de consacrer un petit bateau à vapeur, calant un mètre au plus, à la reconnaissance de ces rivières, et à la protection de notre commerce dans leurs affluents; que ce petit bateau devra franchir les bancs des rivières, après que ces dernières auront été étudiées et chenalées par des pilotes de la barre du Sénégal; qu'ensuite il devra se

faire éclairer dans ses premières exploitations des affluents par une vaste et longue pirogue bastinguée et bien armée, destinée à lui signaler la route et le sondage;

Qu'enfin ces reconnaissances une fois faites de gré ou de force dans les divers affluents, ce petit vapeur, chauffant avec le bois des rives, devra régulièrement remorquer, chaque semaine, les embarcations des traitants dans ces mêmes affluents pour donner de l'essor au mouvement commercial direct avec les marchés du haut des rivières.

En quittant le mouillage d'Assinie et continuant à prolonger la côte, on passe devant plusieurs autres villages groupés près du littoral, et, après avoir dépassé les monts d'Apollonie, on aperçoit les ruines du fort anglais de ce nom; un des villages de Kakoaka s'élève près de ces ruines; 3 ou 4 milles plus loin, est celui qu'habite Kakoaka lui-même, un des chefs noirs les plus riches de ce littoral; une barre de brisants plus épouvantables encore que ceux d'Assinie et de Grand-Bassam défend les approches de ce village; j'ai tenu cependant à les franchir pour visiter la résidence de Kakoaka, et m'assurer s'il n'existait pas auprès de cette résidence un affluent de rivière pouvant servir aux transports des marchandises dans l'intérieur. Je n'ai rien vu, dans une certaine limite, qui pût me le faire craindre, et détruire chez moi l'opinion que le *Tendo* devait être l'affluent principal par lequel les traitants d'Apollonie pénétraient dans les pays limitrophes des Achantis, et en revenaient riches de leurs lingots d'or,

Villages de Kakoaka.

Les troqueurs qui s'aventureraient à descendre chez Kakoaka y trouveraient les mêmes conditions d'échange, ou à peu près, que dans les rivières d'Assinie et Grand-Bassam; Kakoaka, qui passe pour être cruel et desposte, monopolise tout le commerce de la contrée; il recherche les belles étoffes, les armes, l'eau-de-vie, etc., etc.; en un mot, les autres marchandises que nous avons citées plus haut ont cours chez lui comme à nos comptoirs.

En continuant à descendre la côte, on passe devant la rivière de Cobre, qui pénètre, dit-on, dans l'intérieur à très-grande distance; son cours est pour ainsi dire commandé par le petit fort hollandais d'Axim, triangle bastionné dans lequel un troqueur trouvera peut-être quelques échanges à faire; on ne paye d'ailleurs aucune espèce de droits au mouillage d'Axim : il s'y trouve peu de ressources en vivres frais.

Axim.

CHAPITRE VI

CÔTE D'OR, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP DES TROIS-POINTES ET LE CAP SAINT-PAUL.

Nous allons parcourir une côte que l'Europe a jadis hérissée de forts et de canons pour travailler avec plus de sécurité au trafic immoral des esclaves. Maintenant que le commerce licite règne seul sur ce littoral, ces forts ne sont plus occupés que parce qu'ils existent; car le mouvement commercial, dont ils sont autant de centres beaucoup trop rapprochés, n'y concorde pas avec les frais qu'occasionne l'entretien du personnel de leur garnison, de leurs murailles et de leur artillerie.

Dixcove.

Le fort anglais de *Dixcove* est le premier établissement de ce genre que l'on rencontre après avoir doublé le cap des Trois-Pointes; l'or, l'huile de palme et l'ivoire pourront y être traités chez deux ou trois traitants mulâtres établis dans des cases à l'européenne au pied du fort : nos navires peuvent y commercer librement moyennant un droit de demi pour cent *ad valorem* du prix de facture : Dixcove est un des points où se récolte aussi avec abondance le maïs, graminée que nous retrouvons sur plusieurs autres parties de ce littoral; on estime que la côte d'Or en exporte cent mille boisseaux annuellement.

Boutry, Secondé, Chama, Commendo.

A *Dixcove* succède le fort hollandais de *Boutry*, où se traitent également l'huile de palme et le maïs; ce dernier produit est aussi l'élément principal de traite aux forts en partie abandonnés de *Secondé* et de *Chama*, bien qu'on puisse parfois, en se présentant devant ces points, trouver de l'or et de l'ivoire à traiter. On passe ensuite devant les deux forts de *Commendo* et l'on

mouille à El-Mina, chef-lieu des établissements hollandais de toute la côte d'Or.

SAINT-GEORGES D'EL-MINA.

Comme d'ordinaire, nous renvoyons à notre description nautique pour tout ce qui concerne les détails topographiques de cette forteresse, dont les cent canons contrastent avec le mouvement commercial assez restreint dont elle est le pivot néerlandais sur ce littoral.

L'or est l'élément principal de la traite à *El-Mina*, dont le nom a été jadis emprunté à la nature aurifère du sol de l'établissement; presqu'au pied du fort on voit journellement les naturels fouiller, à marée basse, dans le lit de la petite rivière qu'il commande, en détacher une certaine quantité de vase avec la main et dépouiller cette vase avec une sagacité merveilleuse des petites parcelles d'or qu'elle contient.

A la vue de ces richesses métalliques, on se demande naturellement pour quels motifs un sol si riche n'est encore exploité qu'à l'aide de moyens qui tiennent de l'enfance de l'art et cela au milieu de commerçants éclairés, riches et protégés par les cent bouches à feu de la plus forte citadelle d'Afrique.

Aussi des tentatives plus rationnelles ont-elles été faites par M. Barthel, le négociant le plus recommandable d'El-Mina, lequel a fait venir d'Europe des moulins pour laver l'or; nous avons vu ces moulins près de son établissement et, quoiqu'en parfait état ils ne fonctionnaient presque jamais : en voici, dit-on, la cause.

A l'arrivée de cet appareil mécanique, le peuple d'El-Mina, qui tire ses principales ressources des richesses aurifères que nous avons citées, s'est ému grandement et s'est cru menacé de perdre son gagne-pain : de là de grandes rumeurs qui ont engagé M. Barthel à laisser chômer ses moulins; ce négociant, d'ailleurs trois ou quatre fois millionnaire, bon comme un vrai Hollandais, a préféré s'arrêter dans cette voie nouvelle plutôt que de nuire au bien-être d'un peuple auquel il porte un intérêt véritable. Du reste, il n'eût peut-être pas été prudent d'agir autrement : car les féticheros, ou prêtres du pays, ont eu le talent de fanatiser la population pour l'*or*, de le déclarer le grand fétiche de la contrée (comme il l'est de la nôtre, du reste), et de propager l'opinion qu'un Européen ne pouvait le mani-

puler sans commettre un sacrilége; or, toutes armes sont bonnes aux féticheros pour se débarrasser des gens qui anéantissent leurs dogmes; M. Barthel a donc cru conquérir une sécurité plus complète en suspendant ses essais.

Voici d'ailleurs une expérience faite à l'aide de ces moulins, laquelle peut donner une juste idée de la richesse du sol : un quintal métrique de terre prise au hasard dans un endroit où l'on n'avait pas songé à dépouiller de l'or a rapporté 8 grains de ce métal. Un quintal de terrain alluvionnaire, ramassé après de grandes pluies, en a donné 50, et un autre, 60 takons d'or (16 takons font 1 gros). 7 livres de mercure absorbaient 16 onces de cet or; 2 onces de mercure se perdaient ou se dissipaient par évaporation : ces divers poids sont ceux employés à El-Mina. Le sol d'El-Mina n'est pas le seul riche sur cette fraction de côte; ainsi, les alluvions de la rivière Cobre, qui coule près d'Axim, ne fournissent pas moins, assure-t-on, de 8 onces d'or par quintal de terre vaseuse; mais il arrive encore là que les naturels, fort jaloux de leur sol, ne le laissent dépouiller par personne. Nous avons vu également que les alluvions de nos rivières Assinie et Grand-Bassam renfermaient de semblables richesses métalliques.

Nature aurifère de l'or.

Nous allons donner tout à l'heure la valeur en acquêts d'or des diverses marchandises les plus recherchées à El-Mina et, en général, dans tous les comptoirs de cette côte; nous ferons seulement remarquer que, parmi les marchandises échangées par les commerçants hollandais, il en est un grand nombre qui provient des fabriques nationales; celles d'origine anglaise entrent aussi beaucoup sur leur marché : il en résulte que c'est en définitive un bien grand luxe de murailles, de canons et de soldats pour un mouvement commercial de poudre d'or assez peu considérable et une quantité fort restreinte de marchandises nationales. On ne s'expliquerait donc pas le déploiement de force de ces établissements, plus militaires que commerciaux, si l'on ne remontait au temps où ils furent fondés; c'était l'époque de la splendeur de la Hollande, alors que, possédant de riches colonies, elle rivalisait de puissance sur les mers avec la commerciale et maritime Angleterre elle-même. A cette même époque, le trafic des noirs dans toute son activité suffisait à peine aux besoins de ses possessions lointaines et nécessitait conséquemment sur la côte d'Afrique des points de traite d'esclaves

Inutilité des forteresses hollandaises à la côte d'Or.

bien appuyés et bien fortifiés; si ces points de traite se trouvaient ensuite ajouter par la richesse de leur sol aurifère aux profits du trafic des noirs, ce devait être un appât de plus pour engager les Européens à y consolider leur puissance : tels furent les motifs qui déterminèrent plusieurs nations d'Europe à bâtir des forteresses sur une côte féconde en or et en esclaves tout à la fois. Mais les temps sont bien changés : la puissance commerciale et maritime de la Hollande, ses riches colonies, tout cela est bien déchu; la traite des noirs elle-même a été envisagée, tardivement à la vérité, par la vieille Europe au point de vue de moralité qui aurait dû l'anéantir à son début même. A quoi bon alors ce luxe de murailles hérissées de canons? A quoi bon tous ces officiers, ces soldats, si l'on n'a plus de nombreuses cargaisons d'esclaves à réunir et à expédier ensuite dans des colonies lointaines? A quoi bon ces forteresses capables de protéger un commerce vaste, étendu, quand la nation qui les possède se trouve réduite à ne plus jouer, comme nation commerçante, sur la côte d'Afrique qu'un rôle non-seulement secondaire, mais presque nul? A quoi bon surtout puisque sa marine marchande laisse à d'autres marines le soin d'approvisionner ses établissements africains? L'abandon de tous ces forts ne s'expliquerait-il pas alors naturellement par la position actuelle de la vieille Néerlande, déshéritée depuis longtemps déjà de la prépondérance maritime et commerciale qui a fait jadis l'admiration de l'Europe? Aussi cet abandon a-t-il été mis en question, assure-t-on, dans les conseils de la cour de Hollande, et déjà peut-être eût-il été effectué, si la devise de ses souverains ne leur imposait le devoir de maintenir intacte, même au prix de certains sacrifices, l'intégrité du territoire national.

Valeurs en acquêts d'or des diverses marchandises européennes.

Nous donnons ci-dessous les valeurs en acquêts d'or de diverses marchandises européennes sur toute la côte; nous faisons remarquer que ces valeurs sont des moyennes de documents divers; naturellement elles seront variables suivant l'approvisionnement du point de traite, mais dépasseront rarement les limites que nous allons indiquer.

Nous commençons par les étoffes, que l'on y demande grandes, larges, bien tissées et bien serrées.

Satins streap ou liméneas : la pièce se vend.....	$3\frac{1}{2}$	à	4	acquêts d'or.
Idem. *idem.*			4	
Chiloés ou chasselas français : la pièce se vend..	3	à	$3\frac{1}{2}$	

Tom-coffée (15 mouchoirs), la pièce se vend	$2\frac{1}{4}$	à	3	acquêts d'or.
Guinée (ne sert que pour le deuil), *idem*	$3\frac{1}{2}$	à	4	
Mouchoirs de soie (7 à la pièce), *idem*	4	à	$4\frac{1}{2}$	
Romales (15 mouchoirs), *idem*	$1\frac{1}{2}$	à	2	
Korots, *idem*	2	à	$2\frac{1}{2}$	
Poudre: les 50 kilogrammes se vendent	13	à	16	
Fer: les 100 kilogrammes, *idem*	6	à	8	
Le dane-gun, ou fusil long, se vend	$3\frac{1}{2}$	à	4	
Le tower-gun, ou fusil court, *idem*	3	à	$3\frac{1}{2}$	
Eau-de-vie, la velte, *idem*	1			
Savon (12 kilogrammes), *idem*	$2\frac{1}{2}$	à	3	

Nous donnons également les moyennes des prix des vins et comestibles que plusieurs navires français ont vendus dans les comptoirs européens de la côte d'Or, prix qui ne varient guère sur tout le littoral de la côte d'Afrique.

Ces prix sont donnés en piastres; tous les articles auxquels ils se réfèrent, sans être de qualité supérieure, doivent être du moins bons, et susceptibles de se conserver.

Vin (imitation de Bordeaux): la barrique, se vend	25 piastres.
Vin de Bordeaux: la barrique, *idem*	30
Vin de Bordeaux (en caisse), la caisse se vend	de 4 à 5
Vin de Champagne (en caisse), *idem*	12
Liqueurs assorties, *idem*	6
Sirops assortis, *idem*	12
Huile d'olive, *idem*	6
Biscuit: le baril se vend	$4\frac{1}{2}$
Farine, *idem*	14
Légumes secs: les 100 kilogrammes se vendent	6
Le pain de sucre de 2 à 3 kilogrammes se vend	2

Les navires de commerce qui mouillent à El-Mina ne payent d'autres droits que celui d'ancrage de 12 dollars; encore ce droit n'est-il perçu qu'une seule fois, tant que le bâtiment reste à la côte.

CAP-COAST-CASTLE.

L'établissement du *Cap-Coast,* chef-lieu des établissements anglais de la côte d'Or, ne présente pas un appareil moins formidable de murailles bastionnées, de tours et de bouches à feu que le fort hollandais d'El-Mina.

Si les richesses métalliques du sol n'y sont pas aussi remarquables qu'à ce dernier point, il n'en existe pas moins un mouvement commercial important au Cap-Coast, par suite de l'avantage qu'ont les commerçants anglais d'acheter de première

main dans leur mère patrie tous les articles nécessaires aux échanges, lesquels, comme on l'a vu, sont si recherchés sur le littoral d'Afrique.

Comme d'ailleurs les opérations de ces établissements sont des opérations de fret, il est rare que les bâtiments de commerce anglais ne les approvisionnent pas régulièrement et suivant les commandes faites d'avance; nos troqueurs ne trouveront donc guère à y placer que des produits essentiellement français, souvent demandés avec instance dans ces établissements, quand ils ne sont pas de trop médiocre qualité, comme cela se voit trop fréquemment.

Importance commerciale de l'établissement du Cap-Coast.

Indépendamment de l'or et de l'ivoire, le Cap-Coast est encore un des points de la côte d'Or qui exportent du maïs avec assez d'abondance. Nous ne nous répéterons pas, d'ailleurs, quant aux valeurs de l'acquêt et des marchandises sur ce point, lesquelles valeurs y sont, à peu de chose près, les mêmes qu'à El-Mina.

L'établissement du Cap-Coast et ceux qui en dépendent, longtemps abandonnés à la direction d'une société particulière, sont rentrés depuis quelques années dans le domaine des colonies de la couronne. Il y a quelques années, il s'était cependant trouvé un parti qui réclamait du parlement l'abandon de ces coûteuses et anciennes bastilles à esclaves, bonnes tout au plus à témoigner maintenant de la grande part que l'Angleterre, comme les autres nations, avait prise jadis à ce trafic criminel.

L'abandon des établissements anglais de la côte d'Or mis en question.

Mais ici la question d'abandon ne se présentait pas avec les mêmes circonstances qu'à El-Mina. Si ces forteresses africaines étaient dispendieuses à entretenir, si la cause principale qui les avait fait élever n'existait plus, il y avait de puissants motifs pour les conserver encore : un de ces motifs était la riche exploitation de produits africains que venaient opérer sur la côte de nombreux navires de commerce anglais; c'était encore la grande quantité de marchandises manufacturières et autres, d'origine nationale, que ces mêmes navires venaient y jeter en échange de ces produits; à ces navires, il fallait le plus grand nombre possible d'établissements à approvisionner, des magasins où ils pussent au besoin écouler des restes de cargaison, quand le retour en Angleterre devenait indispensable; il fallait enfin quelques points nationaux de relâche et de ravitaillement entre Sierra-Leone et Sainte-Hélène, sur l'immense étendue

du littoral d'Afrique. Sans doute tous ces forts britanniques entassés sur une seule fraction de côte n'offraient pas aux troqueurs la répartition la plus convenable pour la cueillette des produits que recherche la Grande-Bretagne ; mais enfin ils existaient, et c'était déjà beaucoup : le matériel, étant considérable, avait dû jadis occasionner de grands frais, et en définitive ne coûtait à entretenir qu'une somme minime, comparativement au mouvement commercial de l'Angleterre sur les côtes occidentales d'Afrique : à ces raisons venait se joindre la puissante argumentation des chiffres puisés dans les archives des douanes anglaises, lesquels chiffres attestaient que le mouvement commercial était considérable et allait toujours croissant. Sur le fait de la question d'abandon des établissements de la côte d'Or, il fut donc passé outre en Angleterre, car évidemment l'allocation budgétaire nécessaire à leur entretien était peu de chose relativement à la quote-part du mouvement maritime et commercial dont ils étaient des pivots, soit principaux, soit secondaires, sur le littoral africain. Plus tard même on fut plus loin : on pensa, avec raison, que plus on multiplierait les établissements de commerce licite sur ce littoral, plus on déracinerait la traite des esclaves qui désole encore l'Afrique ; et, dès ce moment, la couronne s'empara elle-même de la direction et de l'administration de tous les forts que possédait la Grande-Bretagne sur cette côte : on voit donc que la différence de prépondérance maritime et commerciale entre l'Angleterre et la Hollande donne une solution différente à une question commune aux deux nations en apparence.

Les établissements anglais sont maintenus et rentrent plus tard dans le domaine de la couronne.

Au Cap-Coast on paye un droit d'ancrage de 25 schellings, outre le droit de demi pour cent *ad valorem* du prix de facture, droit moyennant lequel on peut commercer librement dans tous les établissements anglais de cette côte.

Anna-Mabou.

Le fort anglais d'Anna-Mabou, longtemps abandonné, succède à celui du Cap-Coast : le commerce y a pris un certain developpement depuis quelques années; puis apparaissent les ruines d'autres forts, soit hollandais, soit anglais, où le troqueur ne trouvera guère de produits à traiter que devant ceux de Winebah et d'Apam ; le maïs, que nous avons déjà vu se récolter sur la première fraction de la côte, vient avec abondance sur ces deux points ; l'huile de palme se recueille également en quantité assez notable. En continuant à longer la côte nous pas-

Winebah.

sons devant les ruines du fort de Barracoë et nous atteignons le fort anglais d'Akra, qui a nom Saint-James.

Akra anglais ou fort Saint-James.

Ce fort est entouré d'un village assez étendu ; le commerce de l'ivoire, de l'huile de palme et surtout du maïs, y a une certaine importance ; on y trouverait au besoin des bestiaux, mais à un prix élevé, par l'intermédiaire de M. Beurnmann, le principal négociant de ce point.

Akra hollandais ou fort de Crève-Cœur.

Presqu'à portée de canon de Saint-James s'aperçoit le fort hollandais de Crève-Cœur ; c'est une ruine sans canon, où un sergent arbore parfois le pavillon de Hollande.

CHRISTIANSBORG, OU AKRA DANOIS.

Peu après avoir dépassé Crève-Cœur, et en vue du mouillage du fort Saint-James, est l'établissement danois d'Akra, lequel porte le nom de Christiansborg ; après El-Mina et le Cap-Coast, c'est le fort le plus considérable de la côte. Comme on le voit, le Danemarck avait également garanti par des murailles et des canons ses opérations de traite des noirs sur cette côte : aussi, à partir de ce point jusqu'au cap Saint-Paul, et même au delà, aperçoit-on le guidon du Danemarck qui flotte sur des ruines à peu près abandonnées.

Le fort de Christiansborg lui-même, auquel on n'alloue pas une allocation suffisante pour son entretien, n'est encore occupé par un gouverneur et une garnison danoise qu'à cause de la répugnance qu'un souverain, qu'une nation, éprouvent toujours à amoindrir, l'une, l'étendue de son territoire, l'autre, l'étendue de sa souveraineté : c'est à peine, en effet, s'il vient un navire danois à ce point tous les deux ans ; alors à quoi bon cet établissement ? Il en résulte que le commerce y est fait presque exclusivement au profit des débouchés de l'Angleterre, bien que par l'intermédiaire de commerçants danois établis près du fort de Christiansborg : M. Riter est le nom du plus riche négociant parmi ces derniers. Indépendamment des produits ordinaires de cette côte, tels que l'or, l'huile de palme et l'ivoire, que l'on pourra obtenir d'eux en échange de marchandises, le grand et populeux village de Christiansborg offre aussi des ressources assez étendues en provisions et vivres frais aux navires de guerre ou de commerce mouillés devant le fort.

On ne paye aucune espèce de droit dans les établissements danois.

En quittant Christiansborg et continuant à descendre la côte, on passe devant de nouvelles ruines de forts danois, parmi lesquelles est enclavée une possession anglaise, celle de Prampram; à ce point, comme dans la possession danoise de Ningo, qui lui succède, on trouve une assez grande quantité d'huile de palme qui provient des hautes montagnes de Crobbo, situées dans le nord de cette fraction de côte. Nous passons devant l'embouchure de la Volta, rivière peu profonde mais qui s'enfonce jusque dans le pays des Achantis et se perd dans les montagnes de Kong: les Danois considèrent la Volta et ses deux rives comme faisant partie de leurs possessions nationales; au milieu du territoire qui leur appartient se trouvent enclavées les montagnes d'Aquapim, jetées au milieu d'un sol fertile et peuplées de nombreux villages; les naturels de ces villages sont adonnés à la culture et ont des habitations vastes et commodes qui indiquent chez eux un certain degré de civilisation.

Prampram.

Ningo.

Rivière Volta.

Nous terminons ce qui est relatif à cette fraction de côte en prévenant les troqueurs que, sur tous les points que nous venons de parcourir, les prix de troque suivent à peu près le cours que nous avons donné précédemment. Quant aux diverses espèces de marchandises préférées par les traitants de ces points, elles ne diffèrent guère de celles qui conviennent pour les autres établissements européens de la première partie de la côte d'Or.

Après avoir dépassé la Volta, nous remarquons des cases groupées sur la plage basse et sablonneuse qui s'étend de cette rivière au cap arrondi de Saint-Paul. Cette espèce de village n'est autre chose qu'une de ces nombreuses factoreries à esclaves que nous allons rencontrer désormais, à chaque pas, sur la côte qui se courbe entre le cap Saint-Paul et le cap Formose.

CHAPITRE VII.

CÔTE DE BENIN, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP SAINT-PAUL ET LE CAP FORMOSE.

Considérations générales sur le golfe de Benin.

La côte que nous allons parcourir est baignée par les eaux du golfe de Benin, et se montre dans toute son étendue barrée par un rempart formidable de brisants. Sur les côtes qui précèdent, du moins, remarque-t-on quelques points plus ou moins abrités par des avancées de pointes ou de roches, où l'accès est possible, facile même, à l'aide de bonnes pirogues appropriées à la nature de la barre et de la plage; mais sur la côte de Benin, et même celle qui suit, on n'aperçoit qu'un littoral bas, sablonneux, jeté au milieu de flaques d'eau, entre des lagunes qui le contournent du côté de l'intérieur et une triple barre de brisants épouvantables qui en blanchissent la plage du côté de la mer: aussi est-ce sur cette côte, presque inabordable, que les négriers ont planté, en grand nombre, leur pavillon de traite. Munis de bons pilotes noirs et de bonnes pirogues, ils sont parvenus à vaincre une partie des obstacles du rivage pour opérer les embarquements de leurs cargaisons d'esclaves, tandis que ces mêmes obstacles élevaient une barrière, jusqu'ici insurmontable, entre leurs barracons et les bâtiments de guerre chargés de réprimer leur infâme trafic. Puis des souverains, plus puissants que les roitelets nègres qui fourmillent sur la côte d'Afrique, règnent dans les contrées voisines du golfe de Benin. Leurs habitudes guerrières trouvent un aliment naturel dans le commerce des esclaves, lesquels sont, pour la plupart, des prisonniers de guerre, qu'ils expédient aux négriers de la côte en échange de marchandises européennes. Parmi ces souverains,

nous citerons en première ligne celui du Dahomey, qui a un territoire fort étendu ainsi qu'une armée nombreuse.

Bien que la traite licite soit naturellement peu de chose sur cette fraction de côte, et que l'importation des marchandises européennes, dans les factoreries qu'on y trouve, ait malheureusement pour résultat d'alimenter de plus en plus le trafic réprouvé des esclaves, nous toucherons quelques mots du commerce, qui commence à se faire jour dans ce golfe.

Après avoir doublé le cap Saint-Paul et en venant sur bâbord pour contourner le golfe de Benin, nous passons devant la factorerie de traite de noirs d'Awey, et, quelque temps après, nous ne tardons pas à apercevoir les ruines du fort danois de *Quitta*, où flotte encore parfois le pavillon national. Quitta offre de grandes ressources en provisions fraîches aux croiseurs du golfe de Benin.

Awey.

Quitta.

Nous dépassons Quitta, et, de temps en temps, nous apercevons des groupes de cases qui servent, sinon de barracons de traite, du moins de points de correspondance et d'embarquement pour les cargaisons d'esclaves, lorsque le foyer de traite, traqué par les croiseurs, expédie, dans un point voisin et convenu d'avance, ces mêmes cargaisons d'esclaves à un navire négrier, signalé par la correspondance ou des feux de nuit.

Nous arrivons devant Petit-Popo, village assez important, devant lequel la barre, quoique forte encore, brise moins que sur toute autre partie de la côte de Benin. Petit-Popo recueille beaucoup d'huile de palme et un peu d'ivoire; mais l'or ne s'y rencontre plus, bien que l'unité monétaire y soit encore l'acquêt, qui, du reste, y représente la valeur d'une piastre. Les piastres sont parfaitement connues parmi les noirs des foyers de traite ou des localités qui en sont voisines. A Petit-Popo, comme sur la côte qui suit et même aussi un peu sur la côte d'Or, on remarquera que les *cauris* jouent un grand rôle parmi les éléments d'une cargaison : ces *cauris* sont de petits coquillages qui servent d'unité monétaire, de minime valeur, dans les échanges des naturels; ils proviennent de l'Inde en grande partie.

Petit-Popo.

Les traitants du Petit-Popo ne viennent jamais à bord; le troqueur qui voudra y tenter des opérations d'échanges devra descendre à terre avec des échantillons de la cargaison.

En arrivant chez le chef, ou *cabessero*, il lui demandera un

palabre de traite, ou une assemblée des principaux habitants, pour leur exposer la valeur et la quantité de ses marchandises. C'est par l'intermédiaire d'un agioteur ou cajoleur, comme nous en avons rencontré sur toute la côte, que se feront les marchés. Naturellement, ce cajoleur demandera pour son huile ou pour son ivoire, un *paquet* bien supérieur à leur valeur commerciale : aussi le troqueur devra-t-il, ici comme partout, fixer en conséquence le prix de ses propres marchandises et déployer beaucoup de patience pour ramener le cajoleur à des prétentions plus raisonnables. Le cajoleur garde, du reste, une partie du lot d'échange pour se payer de ses peines.

Nous passons rapidement devant les autres points qui succèdent à Petit-Popo, lesquels n'ont guère d'importance que par suite de leur voisinage avec le foyer de traite de *Whyda*, et nous arrivons à ce dernier lieu, devenu, depuis quelque temps, assez productif en huile de palme.

WHYDA OU OUÏDA.

Nous renvoyons, pour les détails concernant cet établissement de traite des noirs, à la seconde partie du présent volume, notre intention n'étant ici d'étudier Whyda qu'au point de vue du commerce de l'huile de palme, lequel commerce semble devoir s'y développer activement un jour, alors surtout que les habitudes de traite d'esclaves y seront déracinées à tout jamais. Il faut traverser plusieurs flaques d'eau assez étendues pour arriver au village même de Whyda, situé à près d'une lieue du littoral : ces flaques d'eau ou lagunes une fois passées, on remarquera que le pays offre une grande apparence de fertilité ; les négriers y ont fait quelques essais de culture coloniale et elles ont réussi ; mais le lucre facile auquel ils ont habitué les habitants du Dahomey, c'est-à-dire la vente de leurs semblables, a nui et nuira toujours au développement de toute culture ou de tout autre commerce ; nous devons cependant en excepter celui de l'huile de palme, qui a été le motif, ou plutôt le prétexte de l'organisation de factoreries françaises et anglaises dans les débris des forts actuellement abandonnés que la France et l'Angleterre possédaient jadis au milieu de ce village ; alors, comme maintenant, ces forts étaient naturellement à la merci de l'armée du Dahomey.

Du reste, si ces factoreries ont le mauvais côté d'approvi-

sionner de marchandises, et cela d'une manière sûre et constante, les trafiquants d'esclaves de Whyda, elles se sont du moins efforcées d'atténuer quelque peu ce résultat déplorable en développant sérieusement le commerce de l'huile de palme dans cette localité: aussi les bâtiments de commerce qui approvisionnent le foyer de traite de Whyda d'étoffes, poudre, tabac, fusils, par l'intermédiaire des ces factoreries, n'opèrent-ils plus seulement leur retour avec les piastres des négriers, piastres livrées en échange des marchandises avec lesquelles ces derniers achètent des noirs dans l'intérieur, mais encore avec des chargements entiers d'huile de palme recueillie aux environs du foyer de traite; puis les travaux nécessités par les récoltes de cette denrée oléagineuse ont obligé beaucoup d'habitants de Whyda à ne plus vendre mais à conserver précieusement bon nombre de prisonniers noirs destinés, sans cette industrie, à être, comme tant d'autres, entassés pêle-mêle sur des navires négriers, puis jetés sur le littoral du Brésil ou de Cuba.

Espérons, d'ailleurs, que ces premiers essais encourageront à étendre le chiffre des récoltes oléagineuses à Whyda; cette espérance est d'autant plus à concevoir que les barracons de traite ne s'y remplissent plus guère d'esclaves, et que les agents négriers qui y résident préfèrent diriger leurs cargaisons et monter leurs coups de traite vers Lagos et les points de l'Est, dont l'abord est plus favorable aux navires négriers pour échapper aux bâtiments de guerre croiseurs.

Nous quittons Whyda et passons devant plusieurs villages, parmi lesquels Badagry seul a une certaine importance; le commerce licite commence à y prendre du développement. Badagry.

Nous arrivons devant l'entrée de Lagos, communément appelée Oûni par les négriers : cette entrée de Lagos n'est autre que l'embouchure ou plutôt l'issue dont on aperçoit du large les formidables brisants, et par laquelle se jettent à la mer les eaux d'un lac grossi par plusieurs rivières. Lagos, dit aussi Oûni.

Au milieu de ce lac est une île sur laquelle s'élèvent des établissements de négriers.

Nous venons de dire que cette localité était le foyer le plus actif de traite dans le golfe de Benin; nous nous contenterons donc de renvoyer nos lecteurs, pour ce qui la concerne, à la seconde partie du présent volume, et nous continuons à passer rapidement devant les six à sept petits villages qui s'étendent

entre Lagos et Benin ; ces villages sont presque tous des points de correspondance des foyers de traite de noirs établis dans l'intérieur; leur abord est très-difficile, par suite du peu de profondeur de l'eau que l'on trouve devant la seconde fraction du littoral que contourne le golfe de Benin.

RIVIÈRE BENIN OU FORMOSE.

La rivière de Benin, dite aussi rivière Formose, est remplie de souvenirs français; le capitaine français Landolphe y avait fondé sur la rivière gauche, à Oubobi, un petit fort et un établissement commercial qui avait pris un certain développement en 1786; dans le volume nautique, j'explique en détail ce qu'étaient le fort et l'établissement; une société de Saint-Malo avait même obtenu à cette époque, sous le nom de société d'Owhyère, le privilége commercial du pays d'Owhyère, qui est compris entre la rivière Benin et le cap Formose. Il est probable que la traite des noirs entrait pour la plus grande part dans les affaires lucratives qu'y fit le capitaine Landolphe; cet établissement fut pris par trahison et livré aux flammes vers l'époque de 1792.

L'entrée de la rivière est d'une fréquentation difficile; les opérations de traite de noirs préparées à Lagos viennent parfois s'y consommer; cependant le commerce licite, entre autres celui de l'huile de palme et de l'ivoire, y ont pris un certain développement : les troqueurs anglais y traitent de 7 à 800 tonneaux d'huile par an. Si l'on s'enfonce dans cette rivière par l'affluent du N. N. E., on arrivera devant le village de Regio; et si l'on continue à remonter cet affluent, on atteindra le village de Gatto ou d'Agathou, intermédiaire entre Regio et Benin. La ville de Benin est dans le cœur du royaume de ce nom, mais à une certaine distance des rives de l'affluent. Le roi de Benin est un des puissants chefs du delta du Niger. Si, au contraire, après avoir gagné Regio, on s'enfonce dans l'affluent du S. E. on arrivera, après une vingtaine de lieues, y compris les détours de rivière, devant Ouère ou Owhyère, capitale du royaume de ce nom, que Landolphe habita longtemps, et où il passa des traités avec le souverain du pays pour l'achat d'une partie de son territoire. En continuant pendant une quinzaine de lieues encore à remonter toujours le même affluent, on arrivera enfin dans le Niger un peu au-dessous d'Ho, dont notre compatriote a bien longtemps sillonné le delta occidental,

certes sans se douter que, quelques lieues de plus, et il pénétrait dans ce fleuve mystérieux.

Nous quittons Benin et nous passons devant plusieurs embouchures de rivière d'un accès très-difficile, ce dont les négriers profitent pour aller parfois encore monter des opérations de traite isolées quand ils sont pratiques des localités et des barres qui hérissent cette côte; parmi ces entrées de rivières, nous remarquons celle de la rivière Forcados, ou d'Owhyère, ou d'Ouère, qu'il serait fort intéressant de remonter avec un petit bateau à vapeur, afin de savoir s'il est possible d'arriver par ce cours d'eau à la capitale du pays d'Ouère, située, comme nous venons de le voir, sur l'affluent qui joint la rivière Benin ou Formose au Niger. Le trajet serait par cette voie plus court de moitié au moins que par celle de Benin. Sauf l'huile de palme, que toutes les branches du vaste delta du Niger seraient susceptibles de récolter en grande quantité, il ne s'y trouve guère d'éléments de commerce pour les troqueurs; et, comme d'ailleurs les barres en sont dangereuses et difficiles, il est rare que ces derniers y paraissent. Rivière Forcados.

En continuant à prolonger cette côte, nous arrivons à celle des bouches du Niger appelée aussi Kouara ou Quorra, qui a été remontée par les expéditions successives de la marine ou du commerce britannique. Nous donnons dans notre volume nautique l'analyse de ces diverses expéditions; nous nous contenterons donc de donner ici quelques renseignements qu'a rapportés la dernière de ces expéditions; personne n'ignore que son insuccès est dû, en grande partie, aux fièvres pernicieuses qui sévirent si cruellement à bord de chacun des navires à vapeur qui la composaient. Le Quorra ou Niger

Dans les instructions tracées par le gouvernement britannique au commandant de l'expédition, il lui était recommandé d'engager les peuplades riveraines à prendre exclusivement des marchandises anglaises, en accordant une prime de 5 o/o aux chefs, sur toutes les marchandises anglaises importées dans les pays soumis à leur juridiction; il devait s'efforcer de les amener, par la persuasion, à abolir le commerce des esclaves sur leur territoire; il devait travailler à leur démontrer les bénéfices qu'ils retireraient en occupant leurs captifs à l'agriculture plutôt qu'en les mettant en vente, et les avantages plus grands encore que leur procurerait plus tard le travail libre de ces But commercial et agricole de la dernière expédition du Niger.

mêmes esclaves employés à des établissements agricoles; c'était déjà beaucoup sans doute que d'atteindre le premier résultat. L'expédition devait même créer une ferme modèle pour donner aux naturels les véritables notions de l'agriculture.

Nous ne nous étendrons pas sur les obstacles de tout genre que rencontra l'expédition en voulant atteindre ce double but; toutefois, la ferme modèle fut créée à Aggarah, et des terrains assez facilement obtenus pour la fonder et développer. Il est probable que les chefs du pays, en accédant à une semblable cession de territoire, avaient l'arrière-pensée de se créer une protection européenne contre les invasions de la puissante nation des Foulahs ou Fellatahs, laquelle grandit rapidement en nombre et en puissance dans l'Afrique centrale et étend ses razzias déprédatrices jusqu'au delta du Niger ou Quorra; cette ferme modèle fut d'ailleurs abandonnée plus tard, par suite de l'insalubrité de sa position.

Ressources et habitudes commerciales des populations riveraines du Niger.

Quelques renseignements obtenus par l'expédition sembleraient prouver que le commerce se fait avec une certaine activité parmi les peuplades riveraines du Niger, quoique les naturels adonnés à ce commerce ne s'aventurent guère à franchir les limites de leur pays, à moins d'être réunis en caravane nombreuse. Du reste, les marchés sont établis sur les frontières dans des localités considérées comme neutres; indépendamment de ces marchés limitrophes, il s'en trouve d'autres, ouverts tous les quatre jours, dans les cités de chaque royaume.

Il en résultait que les marchandises européennes ne pénétraient guère au delà d'Ibo, ce qui donna d'abord à penser que les produits africains recherchés par nos troqueurs ne se trouvaient plus au delà de ce point; cependant l'expédition constata qu'entre Ibo et Eggah l'ivoire se rencontrait en assez grande quantité; qu'à Rabbah on pouvait traiter non-seulement de l'ivoire, mais des cuirs, de l'indigo, etc., etc.

La monnaie courante du pays consistait en *cauris*.

Royaumes riverains du cours inférieur du Niger.

Les pays qu'a traversés l'expédition étaient divisés comme il suit: Le premier royaume était celui de *Brass;* il comprenait les indigènes assez peu nombreux du bord de la mer, lesquels servaient de courtiers aux négriers et aux traitants d'huile de palme. Ensuite vint le royaume *Daboh* ou d'Ekbo dont la capitale est *Ibo;* à ce royaume succéda le royaume d'Eggarah, dont la capitale est Idda; puis l'expédition arriva dans une province

dépendante du roi de Benin, qui a son autorité reconnue jusqu'à la rive droite du Niger; après cette province, on entra dans le pays gouverné par le roi des *Foulahs* ou *Fellatahs*, dont une des résidences est *Rabbah :* ce puissant souverain étend son empire sur tout le pays du Soudan, depuis *Saccatou* jusqu'au confluent du *Quorra* et de *Tchadda*. Il arrivera inévitablement un jour que cette puissante nation des Foulahs ou Fellatahs passera sur le corps aux peuplades intermédiaires que nous venons de voir, et s'implantera près du littoral pour se mettre en relation plus directe avec le commerce européen.

Exploitation commerciale dont le Niger est susceptible après une expédition nouvell

Bien que des cataractes interrompent la navigation du Niger, à une quinzaine de lieues au-dessous de Rabbah, au point nommé Layaba, évidemment l'exploitation commerciale des populations que traverse ce fleuve ne peut qu'offrir un jour des débouchés sérieux au commerce européen: aussi est-ce en vue de ce résultat que j'indique en peu de mots dans mon volume nautique le plan d'une expédition française qui remonterait l'affluent d'Owhyère, jadis si fréquenté par des navigateurs et commerçants français.

CHAPITRE VIII.

CÔTE DE CALEBAR, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP FORMOSE ET CAMÉROONS.

Après avoir quitté le *Rio-Nun* ou *Quorra*, on passe devant plusieurs autres rivières qui sont aussi, sans nul doute, des affluents du Niger, mais dont les barres sont peu profondes et hérissées de brisants, il en est résulté que, bien que tout le delta qu'elles entrecoupent en sens divers fût riche en palmiers à huile, les troqueurs d'huile leur ont préféré la vaste embouchure ou plutôt l'estuaire dans lequel viennent déboucher les rivières de Bonny et de Nouveau-Calebar. C'est donc dans ces deux rivières que nous allons faire pénétrer le troqueur, particulièrement dans celle de Bonny, qui est le centre principal du commerce de l'huile de palme, et où vient même s'échanger la plus grande partie de celle recueillie dans le Nouveau-Calebar.

RIVIÈRE DE BONNY.

Nous supposons que le troqueur, guidé par les pilotes de Joujou-Town et les indices que je donne dans ma description nautique, a franchi heureusement les passes et qu'il a laissé tomber l'ancre par le travers de Bonny, dit aussi *Péléma*, où réside le roi du pays. Ce village est à environ 6 milles en dedans de l'embouchure de la rivière proprement dite et sur la rive gauche ; le mouillage est presqu'à toucher cette rive : il s'y trouve habituellement 10 à 12 navires anglais de 500 à 600 tonneaux. Les particularités inhérentes au commerce considérable d'huile de palme qui se fait sur ce point ont décidé les armateurs britanniques à n'y expédier que de grands navires, dont les frais

ne dépassent guère ceux d'un navire de moyen tonnage; puis, les vastes dimensions de ces bâtiments permettent d'y faire les installations et aménagements nécessaires pour garantir, autant que possible, l'équipage de l'insalubrité de la rivière, et d'y monter un grand magasin de marchandises indispensables surtout pour ce genre de troque.

Assez généralement les troqueurs anglais de Bonny sont exclusivement employés au commerce d'huile de palme, et sur ce seul point, où ils séjournent 5, 7 et 8 mois à attendre le plein de leur cargaison; c'est donc, pour ainsi dire, une troque spéciale, qui a ses nécessités, ses coutumes, ses conditions toutes particulières; nous allons les développer en détail: nous traiterons d'abord des installations du navire à son départ d'Europe, ainsi que du personnel qui doit l'armer et des escales qu'il doit faire avant d'entrer à Bonny; puis nous développerons les mesures que doit prendre le troqueur une fois qu'il a pénétré dans la rivière, et les précautions de salubrité qu'il convient d'y adopter pour échapper, autant que possible, à l'influence pernicieuse des miasmes putrides qui s'exhalent des marigots voisins; après quoi, nous jeterons un coup d'œil sur le pays, les ressources, les chefs principaux; puis nous analyserons le mode et les conditions de traite d'huile de palme, en faisant connaître le traité de commerce que nous avons conclu pour régulariser la traite d'huile de palme à Bonny.

Un navire convenablement installé pour la troque de l'huile dans cette rivière doit d'abord, grâce à son grand tonnage, avoir son état-major, et son équipage logés, le premier derrière et le second devant, sous des dunettes vastes et bien aérées; en outre, comme on le verra tout à l'heure, les échanges se font souvent à bord du troqueur; or, lorsque le noir y arrive avec sa pirogue chargée de barriques d'huile, il tient beaucoup à voir de suite les divers éléments d'échanges dont se compose la cargaison du bâtiment: de là découle la nécessité d'installer derrière un vaste magasin commode, aéré, communiquant avec les soutes placées au-dessous, et le tout complétement isolé de la cale, afin de pouvoir exhiber de suite au traitant d'huile les marchandises les plus propres à l'éblouir et à le décider à consommer l'échange; ce magasin contient d'ordinaire le tiers de la cargaison: on y arrime sur des étagères les tissus, quincailleries, verroteries, etc., et dans les soutes au-dessous, la poudre, les fers, etc. Il en ré-

sulte que non-seulement ces marchandises n'ont pas à souffrir des émanations de la cale, mais qu'on évite ainsi la perte de temps employée à ouvrir et à désarrimer cette dernière pour satisfaire aux demandes des traitants d'huile ; en outre, on se garantit par là des vols dont ces derniers ou leurs gens pourraient très-fort se rendre coupables au milieu du désordre des bouleversements de la cale ; dans le magasin de marchandises, au contraire, tout est exposé à la vue et au toucher, et on ne perd pas un instant des yeux le marchand d'huile en proie à ses diverses tentations. Il convient aussi de percer sur le pont de petits panneaux pour y introduire une large manche en cuir qui doit conduire l'huile apporté à bord dans les pièces arrimées au fond de la cale ; cette huile, qui est très-concrète, peut alors circuler dans la manche ; on établit ainsi une correspondance aussi directe que possible entre le pont et les pièces à huile. Ces pièces sont en bois ou en tôle ; plusieurs troqueurs français ont trouvé à se procurer, à bon marché, de vieilles pièces en tôle provenant des arsenaux de la marine royale et se sont applaudis très-fort de cette heureuse innovation, laquelle les dispense de matelots tonneliers. Les pièces en bois, dites *puncheons* à Bonny, sont peintes à la chaux avant leur embarquement et préservées ainsi des piqûres des vers ; on les mettra en bottes pour la plupart, et, celles destinées à être remplies ne devront pas supporter des poids ou des volumes capables de les fatiguer.

Il ne doit pas y avoir d'entre-pont au milieu du navire, mais seulement des barres sèches et un compartiment pour le sel, qui est de première nécessité dans cette traite ; les vivres et rechanges seront logés sur l'avant, de manière à tenir la cale aussi dégagée que possible en rivière et à y activer la circulation de l'air. Il convient aussi d'avoir sur le pont une petite grue à engrenage pour embarquer les barriques d'huile à bord chaque fois qu'il en arrive, sans avoir besoin pour cela de requérir l'équipage. Enfin, il est indispensable d'avoir à bord trois embarcations destinées spécialement au service de la troque en rivière ; ces embarcations se hissent en porte-manteaux, et pourront être construites d'après les données suivantes :

La première de ces embarcations doit être légère, afin de bien marcher à l'aviron ; elle est destinée à porter le capitaine et les officiers dans les villages de la rivière, villages situés à des distances assez considérables de Bonny ; ces excursions sont

souvent nécessaires pour activer l'envoi des pirogues d'huile à bord.

La deuxième embarcation, sans être trop lourde, doit être plus forte et servir à aller chercher, dans les criques nombreuses dont les rives sont, pour ainsi dire, dentelées, les pirogues chargées d'huile et destinées au bâtiment.

Enfin, la troisième est destinée au transport des futailles vides du bord à terre et de terre à bord, transport dont nous expliquerons le motif tout à l'heure : aussi doit-elle être de forme toute particulière, afin de pouvoir être facilement échouée ou remise à flot sur le sable des rives ; on la fera donc construire à fonds plats ; on lui donnera une grande largeur ; on relèvera son avant comme celui des embarcations du Rhône, et on n'y placera que deux bancs, l'un devant, l'autre derrière, afin de laisser le milieu vide pour recevoir des futailles. Cette troisième embarcation sera nagée à l'aide de *pagayes*, lesquelles, moins coûteuses que des avirons, sont aussi moins embarrassantes en rivière et plus facilement maniées par les noirs ; généralement les troqueurs de Bonny pourvus de ces trois canots n'embarquent pas de chaloupe, et arriment des pièces à huile sur le pont à la place de cette dernière.

Après l'exposé de ces installations de matériel particulières aux navires troqueurs de Bonny, disons quelques mots sur la composition de leur équipage :

Composition de l'équipage.

Le capitaine doit être secondé par deux officiers au moins et un bon maître d'équipage ; un navire de 400 tonneaux ne doit pas avoir moins de 25 hommes à bord, et dans le nombre doivent se trouver trois tonneliers et même un charpentier. En outre, il devra être embarqué un renfort de Kroumen en nombre égal à la moitié, au moins, de l'équipage ; ces noirs précieux, infatigables, travailleront le jour, la nuit, sans jamais se plaindre : ils éviteront bien des chances de maladie, de mortalité même, aux matelots blancs, et cependant ne demanderont qu'une nourriture très-fugale et une solde qui, en réalité, ne dépassera pas deux piastres par mois ; on ne la paye qu'à la fin de la campagne, en les rapatriant.

Le troqueur de Bonny devra donc, en quittant les mers d'Europe, faire escale à la côte de Krou, pour recruter les Kroumen en nombre nécessaire, ou bien, si les circonstances l'en empêchent, aux Lahous et à Prampram, où l'huile de palme, comme on l'a vu, se traite maintenant avec abondance.

Avant d'entrer dans le Bonny, il fera sagement en allant mouiller à Fernando-Pô ou à l'île du Prince, afin d'y remplir d'eau toutes ses pièces et de s'y approvisionner de quelques provisions, surtout d'ignames, qui se trouvent en grande quantité sur ces deux points. A Bonny, on ne trouve guère qu'une eau saumâtre et malsaine; quant aux provisions et aux racines, les villages de Bonny même en sont peu pourvus: la traite de l'huile de palme y absorbe entièrement les occupations des naturels.

Nous supposons maintenant que le troqueur ayant acquitté les droits de pilotage, conformément aux conditions données plus loin, vient de mouiller dans la rivière de Bonny, après s'être assuré que l'assortiment de la cargaison lui permettra de soutenir hardiment la concurrence avec les troqueurs anglais; on verra plus loin que, grâce aux progrès de nos manufactures, la chose est depuis quelques années tentée avec succès par nos commerçants de Marseille et de Nantes. Les premiers moments du troqueur seront consacrés à garantir la santé de son équipage et à assainir son navire. Ainsi, après avoir allégé son gréement, il doit s'occuper de faire une toiture en paille au-dessus du pont; ce toit s'assied sur un échafaudage monté à l'aide de bout-dehors de bonnettes, de quelques espars du bord et de branches d'arbres que l'on envoie couper à terre; puis, on recouvre cet échafaudage des nattes en paille que les noirs de Bonny fournissent à bon marché : ces nattes ont environ 20 centimètres de largeur sur 70 centimètres de longueur; on les double et on les coud ensemble, puis on les superpose les unes sur les autres comme des ardoises : on compose ainsi une toiture solide qui préserve parfaitement le pont du navire de la pluie et du soleil; le haut de cette toiture est élevé d'environ 5 à 6 mètres, et son inclinaison forme un angle de 45 à 50 degrés; on comprend qu'il devient facile alors de profiter de cette toiture, dans la saison des pluies, pour recueillir l'eau qui en découle, à l'aide d'une dalle et d'une barrique en dehors du bâtiment.

Préparatifs de traite.

Les bords de la toiture sont élevés de 50 centimètres au-dessus des lisses du plat-bord et débordent à peu près d'autant; il y a lieu d'augmenter plutôt que de diminuer cette élévation par suite des accidents de feu qu'occasionne une trop petite distance entre la partie de la toiture et la partie avant du navire : c'est

là, en effet, que se fait la cuisine et que s'essaye l'huile de palme par l'ébullition, comme on le verra plus tard. Sur le bord de la rivière, et à peu près vis-à-vis du bâtiment on prend un terrain pour y entreposer ou monter les puncheons ou futailles à huile, dont une grande partie a dû arriver en bottes dans la cale, afin de faire place à la cargaison de départ; on palissade ce terrain tant bien que mal, et l'on bâtit à son milieu une espèce de baraque pour y loger deux gardiens détachés du bord; sans cette précaution, les naturels de Bonny s'y glisseraient la nuit pour dérober des futailles; puis l'on y débarque, non-seulement les merrains, mais les drômes, les futailles à eau, etc., enfin tout ce qui embarrasse le pont ou le bord sans nécessité pendant la durée de la traite; on comprend toute l'utilité de ce petit enclos, où les tonneliers peuvent monter les pièces et les étuver à l'abri de la pluie et du soleil. Cela fait, on fumige d'abord, puis l'on peint ensuite à la chaux la cale et à peu près tout l'intérieur du navire: c'est, du reste, une opération que l'on doit renouveler fréquemment pendant la traite; on peint aussi les puncheons à la chaux dès qu'ils sont montés; il est des capitaines qui peignent même l'extérieur de leur navire de cette manière, afin de combattre la détérioration que produit sur la coque l'action desséchante du soleil brûlant de ces climats; d'autres préfèrent envelopper cette coque à l'extérieur de ces mêmes nattes de paille dont nous avons vu composer la toiture: aussi rien n'est moins gracieux que ces énormes masses de bois habillées de paille ou peintes en blanc, surtout lorsqu'elles sont léges d'une grande partie de leur cargaison; ce sont de vraies maisons flottantes. Malgré toutes ces précautions, l'on devra s'attendre à voir le cortége des maladies africaines faire invasion à bord, et cela avec d'autant plus d'intensité que le séjour en rivière aura été plus long et les travaux de l'équipage plus pénibles: aussi convient-il que le capitaine du troqueur, s'il n'a pas de médecin à son bord, prenne des arrangements avec le médecin d'un des bâtiments anglais; il est fort rare qu'il ne s'en trouve pas dans le nombre des troqueurs d'huile mouillés à Bonny.

Nous ajouterons que le régime alimentaire de l'équipage contribue à combattre avec succès l'invasion des maladies africaines: aussi les armateurs des navires de Nantes, pénétrés de la justesse de cette idée, accordent-ils du pain frais à leurs équipages sur la côte d'Afrique et principalement à Bonny; au lieu

de bœuf salé, ils leur font donner du bœuf bouilli en boîte; la dépense n'est guère plus forte, et la santé de l'équipage y gagne beaucoup; du reste, en dehors des motifs d'humanité qui militent en faveur de ce système, il convient de faire entrer en ligne de compte la diminution de frais de séjour en rivière qui résulte de la validité des matelots, et la célérité des travaux, qui en est aussi la conséquence: c'est donc une légère mise dehors largement compensée.

Population et chefs du pays de Bonny. Constitution politique. Religion.

Donnons maintenant quelques détails sur la constitution du pays, sur ses chefs et même quelques-unes de ses mœurs, de ses préjugés religieux, que des Européens pourraient blesser à leur insu; les conflits désagréables qui en résulteraient occasionneraient au moins des retards, et quelquefois pis; nous allons donc entrer dans quelques détails nécessaires aux troqueurs pour prévenir ce fâcheux résultat.

On estime la population du village de Bonny à six ou sept mille âmes; en outre, une dizaine de villages, à peu près semblables, reconnaissent l'autorité du roi: c'est donc sur cinquante mille âmes environ que s'étend la domination de ce monarque africain. Le gouvernement y a la forme de monarchie, tempérée par l'élément aristocratique; la royauté est héréditaire de mâle en mâle, et se transmet tantôt aux fils, tantôt aux neveux. Après le roi, les chefs principaux sont les *ducs*, appellation originaire d'Europe sans nul doute, et qui est accordée aux grands du royaume, lorsqu'ils épousent une femme ou une fille du roi; à ceux-ci succède le ministre du roi, puis viennent le grand joujou ou le grand-prêtre, les joujous subalternes et les officiers de la suite du roi. Il est des habitants de Bonny qui, par suite de leurs actes de valeur en temps de guerre, ou même de leurs richesses en esclaves et marchandises, obtiennent de se marier avec des filles et concubines du roi: ceux-là ont le titre de capitan; à la guerre, ils ont le commandement des troupes et la conduite des pirogues destinées à combattre.

Le reste de la population se compose d'hommes libres et d'esclaves; ceux-ci sont en très-grand nombre et constituent la richesse principale des maîtres.

Les dignitaires, c'est-à-dire les ducs et capitans, ne payent au roi aucune contribution en hommes ou en argent; les autres

habitants libres sont tenus, au contraire, de fournir au roi autant de pirogues et d'esclaves armés qu'ils le peuvent.

Il arrive souvent que les ducs et capitans réunissent leurs gens de guerre et vont combattre pour leur propre compte.

Comme on le voit, c'est une espèce de constitution féodale que celle du royaume de Bonny.

Parmi ces chefs, il en est un dont j'ai remarqué l'immense influence dans les conseils du roi : c'est le chef des pilotes qui réside à Joujou-Town, à l'entrée de la rivière; il se nomme Brown; c'est un vieux guerrier couvert de blessures et qui peut mettre bon nombre d'hommes de guerre sur pied; j'ai eu beaucoup à m'en louer dans un conflit commercial que j'étais venu terminer par la force à Bonny. Du reste, le peuple de Bonny n'a à redouter que celui du Nouveau-Calebar ou Brass; les autres peuplades voisines sont comparativement beaucoup plus faibles.

Bien que ce peuple croie assez vaguement à l'existence d'un Être suprême, il en profane le culte par les pratiques religieuses du plus absurde des fétichismes : ainsi, il a placé au rang des divinités subalternes et intermédiaires entre l'homme et la divinité suprême, le gros lézard, le crocodile et le cheval; ce dernier est même tellement redouté, qu'on ne cherche pas à en élever à Bonny; quant aux crocodiles, ils pullulent dans la rivière comme les gros lézards dans les villages et sur les rives; il faut donc bien se garder de chercher à prendre ou à détruire ces animaux sacrés, comme cela est arrivé maintes fois à des Européens neufs aux usages d'Afrique, car il en résulterait des palabres interminables et aboutissant au moins à une rançon en marchandises. Il y a une espèce de temple dans chaque village qui s'appelle maison des Joujous. La polygamie est en vigueur dans la contrée : le roi possède une centaine de femmes, sans compter toutes celles qui lui sont fiancées dès leur bas âge; les dignitaires en ont une cinquantaine.

Les habitants de Bonny parlent presque tous l'anglais; quelques-uns, le français et l'espagnol.

Il est désolant d'avouer, pour compléter ces divers renseignements sur Bonny, que ces peuples, en contact continuel avec les Européens, les Anglais surtout, et jouissant d'une demi-civilisation, n'ont pourtant pas encore dépouillé complétement les mœurs de cannibales communes jadis à presque tout le littoral africain; il est vrai qu'il ne se livrent à leurs coutumes d'anthropo-

phages qu'en temps de guerre : on voit alors les esclaves se faire un affreux repas de leurs ennemis tués ou vaincus; mais les chefs, tout en les y autorisant pour exciter leur haine et leur ardeur dans les combats, ne participent point à cet usage abominable : on prétend cependant que le père du roi actuel, noir très-féroce, après avoir vaincu et tué le roi de Calebar, voulut manger lui-même le cœur de son implacable ennemi.

Ressources agricoles et commerciales du pays.

Les terres baignées par la rivière, comme toutes celles du littoral de ce vaste delta qui commence à Benin et finit à Rio-del-Rey, sont très-basses et submergées par les eaux de la mer dans les grandes marées des nouvelles et pleines lunes; on comprend donc que toute culture y est impossible. La végétation des rives du fleuve n'est riche que de mangliers ou d'autres arbres qui croissent dans les eaux saumâtres; mais il n'en est pas de même à une douzaine de milles dans l'intérieur: tous les fruits tropicaux y viennent en abondance; les noirs de cette zone les apportent à ceux de Bonny pour les échanger contre du poisson sec et des marchandises.

On voit donc que les habitants du pays placé sous la domination du roi de Bonny ne récoltent, ne cultivent rien eux-mêmes, et que d'ailleurs la nature de leur sol s'y refuse presque complétement. Tous occupés à la traite de l'huile de palme, ils vont la chercher à quinze et vingt lieues dans l'intérieur, et ne permettent pas aux autres peuplades de venir la vendre elles-mêmes sur le marché; ici, comme sur plusieurs des points que nous avons déjà parcourus, cette race d'Africains a monopolisé par la force tout le courtage commercial à son profit.

Il s'exporte de Bonny environ 7,000 tonneaux d'huile de palme par an; le Nouveau-Calebar, qui lui est contigu, y envoie une partie de sa récolte, qui est de 1,500 tonneaux : c'est donc, en tout, 8 à 9,000 tonneaux d'huile qu'exportent ces deux rivières.

Le pays est tellement entrecoupé de bras de rivières et de criques, que les communications se font toujours par eau; chaque traitant d'huile a un certain nombre de pirogues, qu'il expédie sous la conduite de gens de confiance, pour échanger des marchandises européennes contre l'huile de palme récoltée dans les villages de l'intérieur; ces marchandises sont le plus souvent des avances que les capitaines troqueurs font aux traitants d'huile eux-mêmes quand ils les savent sûrs et honnêtes; parfois c'est

aux dignitaires et au roi que ces avances sont faites; du reste, c'est presque toujours de là que sont venus les conflits entre les Européens et le roi de Bonny, comme on le verra plus loin; et cependant il faut reconnaître qu'une traite d'huile à Bonny peut difficilement se faire vite, si l'on n'a pas recours au système des avances.

Nous avons dit qu'il convenait d'avoir une embarcation assez forte, mais marchant bien, pour aller parfois à la recherche des pirogues chargées d'huile dans les criques : c'est que les traitants d'huile ont souvent plusieurs créanciers à la fois, et qu'il importe alors de ne pas se laisser dépouiller par un ancien créancier de tel ou tel chargement de pirogue dont on aurait payé récemment la valeur en marchandises avancées.

Il y a deux époques principales pour la récolte de l'huile de palme : la première, qui est la plus abondante, a lieu de mai en juillet; la seconde commence en novembre; avril et mai sont donc les meilleurs mois d'arrivage, d'autant plus qu'à partir du mois de mai la brûlante température de Bonny commence à s'abaisser et à devenir supportable pour les Européens.

Lorsqu'une pirogue arrive à bord, qu'elle soit attendue ou non, on s'assure d'abord que l'huile de ses barriques ne contient pas d'eau, stratagème dont les traitants usent parfois pour faire le plein de leurs fûts : on ne tarde pas à s'en apercevoir, en versant un peu de cette huile dans un vase qu'on expose au feu; cette denrée oléagineuse, fort concrète, comme on le sait, ne tarde pas à devenir liquide et se sépare de l'eau sur laquelle elle surnage; le capitaine et le traitant établissent alors ce que doit être le déchet sur l'ensemble de l'huile apportée, et on déduit ce déchet du prix de l'huile en marchandises.

Valeur de la barre et du puncheon ou tonne d'huile de palme.

La *barre* est l'unité employée dans le commerce de Bonny; sa valeur représente une 1/2 piastre ou 2 fr. 50 c. aux yeux des naturels, bien qu'en réalité elle revienne rarement à plus de 1 fr. 50 c. en marchandises.

Le *puncheon*, ou la tonne d'huile doit contenir 210 gallons anglais, lequel gallon anglais pèse environ 3 kilogr. 400 cent.

La valeur du puncheon est très-variable : voici ce que les troqueurs anglais ont payé l'huile de palme en marchandises; nous verrons ensuite les prix qu'y ont mis les troqueurs français.

Cent cinquante puncheons d'huile, ou cent tonneaux, ont été payés par les premiers :

20 tonneaux de sel;
5 boucauts de tabac;
20 barriques d'eau-de-vie, ou 10 puncheons;
200 barres de fer;
150 pièces de tissus;
750 couteaux,
300 manchettes;
50 neptunes;
50 chaudrons;
750 masses de verroterie;
150 cannevettes de genièvre;
150 barres en cuivre.

Voici maintenant un exemple du paquet, variable d'ailleurs, que les capitaines français ont livré en échange du puncheon d'huile.

Ce paquet se composait de :

20 pièces d'étoffes;
6 fusils;
1/2 baril de poudre;
4 masses de verroterie;
1 hache;
1 manchette;
Quelques miroirs et grelots.

Le puncheon d'huile a été payé deux barriques d'eau-de-vie, lesquelles à 85 francs, prix de France, représentent une valeur de 170 francs; or, si l'on songe que le prix ordinaire de l'huile de palme rendue à Marseille est de 55 francs les 50 kilogrammes, il doit en résulter un fort joli bénéfice pour les troqueurs.

Autre exemple :

Deux pièces de drap écarlate (c'était du drap garance), cotées chacune 90 francs, ont été livrées pour un puncheon, que l'on obtenait ainsi à Bonny pour une valeur de 180 francs, prix de facture.

Nous avons vu des capitaines anglais payer le puncheon d'huile, tantôt 20 fusils, tantôt 4 tonneaux de sel; nous les avons vus encore livrer 1 boucaut de tabac pour 5 puncheons d'huile.

En général, il ne faut pas que le prix du puncheon ou de la tonne d'huile dépasse 200 francs : ce qui porte le prix du tonneau à 300 francs; on est sûr alors de faire de beaux bénéfices

malgré les frais de coutumes, de pilotage que nous allons détailler tout à l'heure, et ceux d'armement, de traite en rivière, etc., etc.

Nous allons maintenant énoncer en peu de mots les bases que doivent adopter les armateurs d'opérations de traite d'huile de palme dans la rivière de Bonny : ces bases sont celles qui servent aux troqueurs anglais; naturellement les troqueurs français les modifieront en y introduisant en plus grande quantité les objets qui se montrent avec avantage sur le marché de Bonny : de ce nombre sont les eaux-de-vie, les verroteries, les draps garances et même les étoffes de Rouen, lesquelles sont de plus en plus estimées dans cette rivière; nos fusils de traite commencent aussi à y soutenir la concurrence anglaise : c'est donc la poudre qui est la partie la plus faible de nos marchandises, là d'ailleurs comme sur toute la côte. Assortiment d'une cargaison.

Dans l'assortiment de cette cargaison, les étoffes doivent entrer en première ligne; les genres de tissus les plus recherchés et qui doivent être pris en quantité à peu près égale, sauf les guinées, que l'on demande peu, sont les satins-streap bleus et rouges, les tom-coffée bleus, les glasgow, les bandanes, les romales, les guinées et les mouchoirs. Ces tissus, quand ils sont rayés, obtiennent encore plus de vogue à Bonny. Après les étoffes, c'est le sel blanc qui doit être l'article le plus important de la cargaison : un bâtiment anglais de 500 tonneaux arrive à Bonny avec 200 tonneaux de sel : c'est un des articles sur lesquels il y a le plus à gagner; il est des troqueurs qui vont le prendre aux îles du Cap-Vert. Puis vient l'eau-de-vie, qui doit être d'assez bonne qualité et dont un bâtiment du susdit tonnage doit prendre au moins une centaine de barriques; après l'eau-de-vie, c'est la poudre qui joue le principal rôle dans l'échange : elle doit être en petits barils de 10 à 15 kilogrammes.

Les fusils viennent ensuite; à Bonny, on demande une espèce de fusil connue sous le nom de fusils français, lesquels ont un certain rapport avec nos fusils de munition, quoique plus courts. Il y a donc lieu d'en apporter en plus grande quantité que les tower-guns et les dane-guns; une douzaine de boucauts de tabac, pesant de 5 à 600 kilogrammes chacun, complète ainsi le chargement du troqueur, qui doit, en outre, avoir à bord bon nombre de verroterie, de corail, surtout de manchettes, miroirs, grelots, neptunes, etc., enfin les objets de quin-

caillerie et les bagatelles recherchés sur toute la côte d'Afrique indistinctement.

Traité de commerce conclu avec le roi de Bonny.

Les Anglais ont depuis longtemps un traité de commerce et d'amitié avec le roi de Bonny, lequel traité reconnaît à ce souverain un droit de 5 barres par tonneau en marchandises anglaises, ou tels articles que l'on a coutume d'échanger dans le trafic de l'huile de palme à Bonny; naturellement cette coutume me parut exorbitante, et n'était pas admissible pour les bâtiments de commerce français qui pouvaient être tentés, non de venir uniquement à la côte d'Afrique pour se remplir d'huile de palme à Bonny, mais qui auraient désiré toucher à ce point pour y faire un complément de cargaison.

Lors donc que je me rendis dans cette rivière pour obliger par la force le roi de Bonny à payer, non en huile, mais en pièces d'or, provenant des troqueurs anglais, les créances françaises qu'il s'obstinait à ne pas vouloir rembourser, malgré plusieurs réclamations successives, je lui fis connaître, ce conflit une fois terminé, que, pour les navires français, je n'admettais son droit de 5 barres que *par tonneau d'huile traitée*, et non d'après le tonnage général du navire; il accéda verbalement à cette condition laquelle ne put, à cause de l'état d'hostilité récente qui avait régné entre nous, être à cette époque reproduite sous forme de traité; mais plus tard je chargeai un capitaine de la division que je commandais sur la côte d'Afrique, d'aller passer avec le roi de Bonny un traité de commerce aussi avantageux que possible à nos troqueurs.

Je donne plus bas ce traité : on remarquera que le système des avances y est interdit sous certaines conditions; il en est de même dans le traité anglais, qui est encore plus sévère sur ce chapitre, et condamne à une forte amende tout capitaine convaincu d'avoir fait des avances aux traitants de Bonny : c'est que l'expérience avait appris aux officiers de la marine royale britannique que ce système, une fois admis en principe, les conduirait à tirer le canon à tout instant sur les villages de Bonny; qu'ils deviendraient ainsi, et peut-être injustement, les courtiers armés des capitaines marchands de la Grande-Bretagne, ce qui tendrait à effrayer les populations de Bonny plutôt qu'à y développer les transactions commerciales.

Toutefois, je ne crus pas devoir adopter ce système d'une manière absolue, car il aurait nui aux opérations naissantes de

notre commerce : j'admis les avances raisonnablement faites, mais faites sous le cautionnement du roi; je ne me dissimulai pas que c'était encore nous préparer peut-être à de nouvelles expéditions hostiles dans la rivière de Bonny, mais, d'un autre côté, il n'était guère possible de donner un peu d'essor à notre commerce sur ce point sans lui garantir des avances raisonnablement fixées, d'autant plus que les troqueurs anglais se les permettaient très-fort, malgré leur traité. Naturellement le cautionnement du roi doit être écrit et signé par lui.

Voici donc le traité passé d'après mes ordres, en 1841, par M. le lieutenant de vaisseau Fleuriot de Langle, commandant *la Malouine.*

Traité conclu avec le roi Pepel *de Bonny et M.* Fleuriot de Langle *(Alphonse-Jean-René), lieutenant de vaisseau, commandant la canonnière-brick* la Malouine, *fondé de pouvoirs du capitaine de corvette* Ed. Bouët, *commandant* le Nisus *et la station des côtes occidentales d'Afrique.*

Les Français n'ayant eu jusqu'ici avec le roi Pepel qu'une convention verbale, il a paru nécessaire de régler par écrit des conditions qui assurassent aux sujets français la protection et les garanties dont jouit la nation la plus favorisée, et établissent entre les deux pays les relations d'amitié que nécessitent les transactions commerciales ; pour amener cette union si désirable dans l'intérêt des deux pays, il a été convenu entre les parties contractantes :

1° Que les Français seront libres de commercer dans la rivière de Bonny, sous les conditions ci-après stipulées :

Ils pourront descendre à terre et aller librement en tous lieux où ils seraient appelés par leurs affaires, sans que le roi, ni aucune personne de sa ville ou des domaines sur lesquels s'étend son pouvoir, les retienne à terre par force ou par ruse, ou les moleste en aucune façon en leurs biens ou personne, sous peine d'être déclarés ennemis des Français et d'être traités comme tels par les navires de guerre français qui visiteront de temps à autre la rivière, afin d'y protéger le commerce français.

2° S'il arrive un différend entre les capitaines des navires français et le roi, ou quelques-uns des traitants de Bonny, tous les capitaines français descendront à terre librement et se concerteront avec le roi et les chefs pour régler le différend à l'amiable.

3° S'il arrive qu'un capitaine français ait à se plaindre des naturels, il descendra à terre, exposera son grief au roi, qui punira les délinquants suivant leurs fautes.

Si un matelot français, ou toute autre personne du bord d'un bâtiment français, moleste un naturel, le roi en portera plainte au capitaine du bâtiment auquel appartiendra cette personne, et le capitaine lui infligera une punition proportionnée à l'offense.

4° Tout navire français qui entrera en rivière pour faire son chargement payera au roi ou à une personne bien et dûment autorisée de lui une coutume ou droit de 5 barres par tonneau de capacité, en marchandises françaises ou en articles ayant cours sur la place de Bonny; ce droit sera payable sept jours après que le navire aura jeté l'ancre dans la rivière de Bonny; une fois que le capitaine français aura payé au roi son droit, ou lui aura fait dire qu'il était en mesure de le lui payer, sous aucun prétexte ni en aucune manière on ne pourra l'empêcher de vaquer à son commerce avec les naturels. Si le roi ne perçoit pas son droit de suite, le capitaine lui donnera un bon pour la somme due; quand le roi lui fera présenter son bon, le capitaine sera tenu de le payer immédiatement.

5° Le roi seul a droit à 5 barres pour chaque puncheon d'huile qu'il vend; le capitaine qui voudra donner à son traitant une marque de satisfaction, et l'encourager à bien le servir, reste libre de lui accorder telle gratification qu'il jugera convenable.

6° S'il arrive que le capitaine donne au roi un faux chiffre de tonnage, il payera au roi, en forme d'amende, un nouveau droit d'entrée.

7° Lorsqu'un navire troqueur français viendra dans la rivière de Bonny pour finir sa cargaison, il payera au roi la coutume de 5 barres par tonneau d'huile traitée, et non 5 barres pour la totalité du tonnage, comme les navires expédiés pour prendre leur chargement à Bonny. Bien entendu que si un troqueur s'expédie de France directement pour Bonny, il acquittera au roi son droit, comme les navires qui viennent faire leur chargement à Bonny.

8° Si un navire, après être entré et avoir payé ses coutumes, ne trouve pas de chargement, son droit sera tout acquis au roi, sans que le capitaine de ce navire puisse en rien réclamer.

9° Considérant que le système des avances est ruineux en ce qu'il force à prolonger les séjours en rivière pour faire les rentrées; qu'il est ainsi la source de toutes les discussions et de tous les différends qui surgissent entre les traitants et les commerçants européens, le présent traité défend aux capitaines et subrécargues français de faire des avances, sauf dans les cas déterminés ci-dessous.

Lorsqu'un capitaine entrera en rivière, il s'informera près du roi des gens auxquels il peut confier des avances; le roi sera responsable pour ceux qu'il aura cautionnés. Il est bien entendu que le capitaine est autorisé à faire des avances au roi, puisqu'il accepte sa caution. Si le capitaine traite avec des gens que le roi n'aura pas cautionnés, il

traitera à ses risques et périls, sans que les bâtiments de guerre puissent exiger la dette.

10° Lorsqu'un capitaine entrant en traite aura mis sous les yeux du roi la note de sa cargaison, le roi, ni aucun des chefs ou traitants, ne pourront sous aucun prétexte accaparer tels ou tels articles, ou leur fixer une valeur arbitraire; le capitaine traitera les objets au cours de la place, sans que personne puisse l'en empêcher.

11° Lorsqu'un navire sera en traite et que des pirogues viendront à son bord, ces pirogues ne pourront être arrêtées par personne lorsque ce navire leur aura lancé une amarre. Lorsque le capitaine aura aperçu dans une pirogue chargée d'huile un traitant qui lui doit de l'huile, il aura le droit d'arrêter la pirogue et de la conduire à son bord, sans que personne puisse l'en empêcher.

12° S'il arrive qu'un navire français s'échoue dans la rivière de Bonny, le capitaine en fera prévenir le roi, qui enverra des pirogues pour le décharger de ses marchandises, s'il y a lieu; il sera pris note, pirogue par pirogue, des marchandises débarquées, et elles seront déposées dans les magasins du roi jusqu'à ce qu'elles soient réclamées au nom du propriétaire ou capitaine dudit navire; le roi aura pour droit un tiers du sauvetage. S'il arrive qu'un navire prenne feu et ne soit pas entièrement consumé, le capitaine en préviendra le roi, qui s'engage à en faire le sauvetage de la manière ci-dessus énoncée; il aura droit encore, en ce cas, à un tiers des marchandises provenant du sauvetage. Il est bien entendu que si le navire est totalement détruit par le feu ou par le naufrage, et que les marchandises soient entraînées par les marées, le roi ne s'engage pas à faire le sauvetage.

13° Lorsqu'un capitaine aura perdu son navire, ce capitaine viendra trouver le roi, qui s'engage à bien traiter l'équipage et à lui donner toutes choses nécessaires à la vie; le capitaine tiendra en double le compte des sommes dépensées pour les naufragés et, lors de son retour en France, il fera revêtir les deux comptes de la signature du roi; il lui en laissera un et remettra l'autre à l'administration de la marine au premier port où il arrivera, afin que l'administration de la marine fasse ses diligences pour faire rembourser le roi dans le plus court délai possible.

Fait à Pelema, résidence du roi Pepel, le 4 octobre 1841.

Le Lieutenant de vaisseau, commandant la Malouine,

Signé King Pepel. Signé Fleuriot de Langle (Alphonse).

Approuvé :

Le Capitaine de corvette, commandant la station d'Afrique,

Signé Ed. Bouët.

En comparant ce traité à celui des Anglais, on voit que nos avantages sont au moins égaux, et que s'ils penchent en faveur d'une des nations, c'est en faveur de la nôtre.

Ainsi nos navires, en venant compléter leur cargaison à Bonny, et ce sera le cas le plus fréquent, ne doivent payer les droits que par tonneau d'huile traité, et non d'après le chiffre général du tonnage. L'article 10 est favorable à nos troqueurs, qui ont souvent à leur bord des draps écarlates (garance), des coraux, des soieries et autres riches marchandises, lesquelles ne sont pas tarifées en barres et peuvent subir des hausses considérables; en cas pareil, le roi se permettait parfois de les accaparer pour lui seul.

Quant aux stipulations relatives aux cas de naufrages, elles sont aussi avantageuses qu'en Europe; on ne peut certes désirer mieux.

Droits de pilotage.

Restait à régler les droits de pilotage. Les bâtiments anglais en payent d'énormes: c'étaient 150 barres pour l'entrée et 200 ou 250 barres pour la sortie. Le capitaine Fleuriot de Langle convint avec Brown, chef du pilotage, que ces droits se payeraient d'après le tirant d'eau des navires français, lesquels sont presque toujours d'un tonnage moindre; nos troqueurs sont donc redevables de 10 barres par pied de tirant d'eau au chef du pilotage, qui réclamera, en outre, un cadeau particulier de peu d'importance, tel qu'une chaise ou un bonnet de laine, etc. Les frais de pilotage, quoique réduits par cette appréciation, paraîtront encore énormes à nos troqueurs. Pour en diminuer le fardeau, ils devront imiter les troqueurs anglais, qui ont le talent de faire entrer le sel et autres marchandises communes pour la plus grande part dans l'acquittement de tous ces droits. Quant aux bâtiments de guerre, ils ne sont pas obligés à ces droits de pilotage; toutefois, il importe de bien traiter ces pilotes dont on a généralement à se louer. Si le bâtiment de guerre devait entrer à Bonny pour y exercer quelque acte de rigueur militaire, il ferait sagement, une fois mouillé devant le village du roi, de retenir les pilotes noirs à bord comme prisonniers; sans cette précaution, que j'ai dû prendre en cas pareil, il courrait très-fort le risque de n'avoir pas de pilotes pour sortir.

Rivière d'Andony.

Après avoir quitté la rivière de Bonny, si nous continuons à suivre la côte pour contourner le golfe de Biafra, nous passerons

devant la rivière d'Andony, dont l'entrée est difficilement praticable, à cause des bancs qui obstruent la rive gauche.

Rivière du Vieux-Calebar.

Produits commerciaux de la rivière.

Nous arrivons ensuite devant l'entrée de la rivière du Vieux-Calebar, qui est, après Bonny, la rivière la plus riche en huile de palme; en outre, l'ivoire y est assez abondant. Mais le grand inconvénient de la troque dans cette rivière est l'éloignement du point où elle a lieu : les navires, en effet, sont obligés de la remonter pendant près de 20 lieues pour arriver devant le village d'Eyamba, roi du Vieux-Calebar, village désigné par les troqueurs anglais sous le nom de Duke-Town. Il en résulte que les chances de mortalité y sont encore plus grandes, pour les Européens, qu'à Bonny.

Les villages de traite.

Du reste, le village d'Eyamba est peut-être le plus considérable de tous les villages africains du littoral; il ne renferme pas moins de 1,000 à 1,200 cases. Il y a plusieurs autres villages importants, tels que Old-Town et Creek-Town, de sorte qu'on peut estimer la population de cette localité à 35 ou 40 milles âmes environ. Cette population est, comme à Bonny, composée de traitants d'huile ou d'ivoire et de leurs esclaves; il n'est pas rare, quand la traite y est un peu active, de voir la rivière sillonnée en tous sens par des pirogues montées de 15, 20 hommes, et au nombre de plus de 50 à 60. D'autres flottilles de pirogues, non moins nombreuses sont, de leur côté, occupées à la pêche sur le grand banc de vase qui contourne le cap Backasey; le poisson qu'ils en retirent, une fois salé ou séché au soleil, est l'élément principal de la nourriture des naturels.

Le commerce d'huile y oblige à peu près aux mêmes usages et aux mêmes précautions qu'à Bonny. Ainsi, les navires troqueurs doivent s'y fabriquer un toit en paille et arriver dans le Calebar avec les installations dont nous avons déjà donné le détail.

Unité monétaire.

Toutefois, l'unité monétaire n'est plus ici la même qu'à Bonny; pour évaluer les quantités d'huile, on se sert du krou, et les marchandises y sont estimées un koppar.

Valeur du krou et du koppar.

Le krou d'huile contient 11 gallons 1/4 et pèse environ 38 kilogrammes; on peut estimer sa valeur à 46 koppars et évaluer le koppar lui-même à peu près de 40 centimes.

Le puncheon ou la tonne vaut environ 20 krous.

Au Vieux-Calebar, comme à Bonny, la valeur du puncheon est très-variable. On y devra observer la même règle, c'est-à-dire

ne donner jamais plus de 200 francs de marchandises en échange d'un puncheon. Nous ne nous répéterons pas d'ailleurs au sujet des marchandises les plus convenables pour la traite de l'huile sur ce point : c'est toujours du sel blanc et fin en grande quantité, des étoffes variées, comme nous l'avons dit, de l'eau-de-vie, des fers, des verroteries, du tabac, des fusils et bon nombre d'objets de fantaisie, desquels on tire parfois un parti excellent, quand ils flattent le goût et les caprices des naturels, surtout des chefs.

Rio del-Rey.

Le Rio del Rey, qui succède au Vieux-Calebar, est moins une rivière qu'un estuaire, dont les abords sont environnés de bancs : aussi n'y peut-on pénétrer qu'avec de très-petits navires. Désormais l'œil va cesser d'apercevoir cette continuité des terres d'alluvion dont se compose le delta du Niger ; après le Rio del Rey surgit l'immense pic des Caméroons, qui vient en pente mourir sur le rivage et offre un contraste subit avec l'aspect de toutes ces terres basses et marécageuses.

Baie d'Amboise.

La baie d'Amboise, qui se creuse dans le rivage à la partie sud des Caméroons, offre aux navigateurs des ressources en provisions fraîches, comme cabris, volaille, ignames, bananes, etc.

Rivière Bimbia.

On passera ensuite devant la rivière Bimbia, dite aussi le Petit-Caméroons, dont les passes sont difficiles et obstruées par des bancs de vase fort étendus.

Rivières Caméroons, Quaquoi et Malymba.

Après Bimbia nous apercevons le vaste estuaire dans lequel viennent déboucher plusieurs rivières ou criques, parmi lesquelles les plus importantes sont celle de Caméroons proprement dite, celle de Quaquoi et celle de Malymba.

Nous renvoyons à la description nautique pour apprécier les difficultés que présente l'entrée de ces rivières, moins fréquentées d'ailleurs que les précédentes par les troqueurs, bien que l'ivoire commence à s'y montrer avec plus d'abondance et y soit d'une qualité supérieure. Puis nous revenons sur tribord avant de descendre plus bas, et nous allons jeter l'ancre dans la petite baie située au nord de Fernando-Pô.

ÎLE DE FERNANDO-PÔ.

L'île de Fernando-Pô, située au milieu du golfe de Biafra, commande, pour ainsi dire, les nombreuses bouches du delta du Niger. Si cette belle position maritime la désigne aux Espagnols, qui en sont les possesseurs, pour devenir un jour le pivot commercial des rives de ce grand fleuve africain, d'un

autre côté, la riche végétation forestière dont se montrent couverts les flancs de ses pics élevés y appelle aussi la hache des bûcherons et des exploitations de bois de toute sorte; malheureusement le pays est vierge de voies de communication suffisantes, et la population demi-sauvage, confinée dans ses forêts, ne manifeste que de l'éloignement pour les travaux manuels de tout genre.

Pendant les quelques années que l'Espagne a prêté cette île à l'Angleterre pour servir de point de ravitaillement aux croiseurs anglais, le petit port de Clarence s'est peuplé d'esclaves libérés provenant de Sierra-Leone, lesquels, sous la direction de missionnaires wesleyens, avaient commencé à élever une ville naissante. Les habitations y ont le même vernis d'ordre et de propreté que celles des villages libres des environs de Free-Town. Peut-être aura-t-on à regretter plus tard le départ de ces prêtres colonisateurs, si éminemment propres à dépouiller les Africains de leurs coutumes sauvages et parfois barbares.

Ressources agricoles et commerciales.

Jusqu'ici le commerce y est languissant: il consiste principalement en huile de palme et en ignames; le sol de Fernando-Pô produit ces derniers en abondance. Les troqueurs ne devront donc voir dans cette île qu'un point de relâche pour y faire de l'eau, des racines, ou y réparer quelques avaries à l'aide des ouvriers noirs résidant au sein de la ville naissante.

Les indigènes de Fernando-Pô habitent, comme nous l'avons dit, les bois de l'intérieur de l'île, et sont au nombre de 15 à 16 mille âmes environ. Les marchandises indiquées pour le commerce de Bonny, Calebar, etc., seront convenables pour ce point; toutefois, la traite des ignames ne devra s'y faire qu'avec des marchandises connues.

CHAPITRE IX.

CÔTE DU GABON, OU CÔTE COMPRISE ENTRE CAMÉROONS ET L'ÉQUATEUR.

En quittant Fernando-Pô et ralliant le continent africain, nous mettons le cap sur Banoko, le point de traite le plus important qui se rencontre sur la côte au sud de Caméroons.

Villages de Banoko.

Les cinq ou six villages de Banoko produisent beaucoup d'ivoire; c'est, du reste, sur la côte dite du Gabon que ce produit commence à se montrer en grande quantité et d'une qualité infiniment supérieure à celui des côtes précédentes; c'est ce morfil auquel les troqueurs donnent le nom d'ivoire noisette, par suite de la couleur qu'il revêt à l'extérieur, et qui dénote presque toujours une blancheur interne des plus éclatantes. Les dents mortes, au contraire, ou dents tombées et blanchies par le contact de l'air sont beaucoup moins estimées et prennent le nom de crocs-crocs. Le bois de teinture rouge dit sandal et le bois d'ébène commencent à se montrer sur ce point; nous allons, d'ailleurs, en trouver en plus grande abondance encore au bas de cette côte.

Les marchandises qui conviennent pour cette troque sont à peu près celles demandées par les naturels du Gabon; nous renvoyons donc à ce point pour les détails relatifs à la traite de l'ivoire et des bois d'ébène ou de teinture dans cette fraction de côte.

Rio-Campo.

Après avoir quitté Banoko et continuant à prolonger la côte on passera devant le Rio-Campo, où l'on apercevra un grand village: là encore on pourra traiter de l'ivoire avec les naturels.

Puis on passera devant le Rio-Benito, qui offrira les mêmes ressources commerciales si l'on y jette l'ancre. Rio-Benito.

Après avoir quitté cette rivière, on ne tardera pas à apercevoir le cap Saint-Jean, qui forme la pointe nord de la vaste baie de Corisco.

Les rivières Danger et Moondah qui viennent se jeter dans le fond de cette baie, produisent des bois d'ébène et de teinture en abondance; mais, comme il arrive le plus souvent que les troqueurs ne sont guidés dans ces rivières que par les naturels du Gabon, et que d'ailleurs la traite de ces produits y exige à peu près les mêmes marchandises qu'en ce point, nous passons devant eux rapidement; nous ne donnons également qu'un coup d'œil à l'île de Corisco dont les ressources et pratiques commerciales ont aussi grande analogie avec celles du Gabon, et nous jetons l'ancre dans ce fleuve, ou plutôt dans ce magnifique estuaire. Rivières Danger et Moondah. Ile de Corisco.

LE GABON.

Si l'on veut bien jeter les yeux sur ma description nautique et sur la carte n° 2, on aura une idée générale du magnifique bras de mer dont la France a pris possession définitivement, par suite du traité général d'acquisition de souveraineté que j'ai conclu avec les diverses peuplades du fleuve, en 1844.

Il n'entre pas d'ailleurs dans nos vues de nous étendre ici sur les avantages que présente le Gabon, comme point de relâche pour nos croiseurs africains. Ces avantages sont développés suffisamment dans le volume nautique et le chapitre de la deuxième partie; nous continuerons donc à étudier cette localité comme les autres au point de vue purement commercial.

Les produits principaux du Gabon sont : l'ivoire, qui est un des plus beaux de la côte, mais qui devient de jour en jour plus rare; le bois d'ébène, qui se trouve en grande abondance sur les bords du Gabon même et des rivières voisines; puis le bois de sandal ou bois de teinture rouge, qui vient avec une abondance encore bien plus remarquable dans cette contrée; on y traite aussi un peu de cire et de gomme copal, mais en petite quantité et en quelque sorte comme appoints des marchés conclus avec les naturels. Produits commerciaux du Gabon.

La population du fleuve se compose de quatre races bien distinctes: la première, celle qui habite les rives du bassin exté-

Peuplades du fleuve.

rieur, est la race des M'-Pongos; c'est celle qui est en frottement continuel avec les blancs et sert d'intermédiaire pour le courtage des marchandises et des produits entre les bâtiments de commerce européens et les naturels, qui abattent les bois d'ébène et de sandal dans les forêts, ou pourchassent les éléphants dans l'intérieur. Les M'-Pongos sont ennemis du travail de la terre, qu'ils abandonnent à leurs femmes et à leurs captifs; ils ont une facilité extrême pour l'étude des langues; beaucoup d'entre eux parlent français, anglais et espagnol: le français surtout est familier à cette race de courtiers intelligents, mais fainéants et astucieux. Les villages qu'habitent les M'-Pongos sont, sur la rive droite, ceux des chefs Kringé, Quaben, Louis, Glass, Toko, et prince Glass; sur la rive gauche, ceux de Denis, Petit-Denis et de Georges. Tous ces chefs sont eux-mêmes les premiers courtiers de leurs villages; mais, quoique le commerce du Gabon ne puisse s'entreprendre qu'à l'aide d'avances assez considérables de marchandises faites à ces agents, les capitaines troqueurs ne devront livrer ces avances qu'avec beaucoup de réserve et après s'être procuré toutes les garanties possibles sur la rentrée, sinon immédiate, du moins assez prochaine, des produits qui leur sont dus en échange de leurs marchandises.

A la race des M'-Pongos succède celle des Bouloux: c'est à ces derniers que les M'-Pongos vont livrer une partie des avances en marchandises que leur ont faites les capitaines troqueurs pour se procurer de l'ivoire, des bois d'ébène et de sandal; on comprend donc tout d'abord l'intérêt qu'ont eu de tout temps et qu'ont encore les M'-Pongos à tenir les Bouloux éloignés des Européens, et les Européens des Bouloux; aussi nous dépeignent-ils à ces derniers comme gens résolus à nous emparer d'eux en toute circonstance pour les déporter au loin à bord de bâtiments négriers, et quant aux Bouloux, ils s'efforcent de faire croire à nos capitaines marchands que ce sont autant de féroces anthropophages. Le temps fera justice de ces ruses mensongères des M'-Pongos et permettra sans doute un jour à nos troqueurs de traiter directement, et par suite à moins de frais, avec les Bouloux et même les peuplades encore plus éloignées. On compte déjà bon nombre de Bouloux qui se sont rapprochés des Européens et surtout des missionnaires.

Deux autres races se retrouvent encore près du haut de la rivière qui aboutit au bassin intérieur du Gabon: c'est d'abord la

race des Bakalais, qui vient vendre l'ivoire provenant de ses chasses à la race des Bouloux, lesquels, comme on l'a vu, traitent ensuite cet ivoire, avec les M'-Pongos, ces courtiers des Européens. Les Bakalais ont poussé devant eux les Bouloux jusque sur les bords du fleuve et sont eux-mêmes acculés sur les rives par une quatrième race, celle des Pahouins, les plus intrépides guerriers et chasseurs de tout le haut pays. Comme on le voit, il y a une tendance manifeste, chez les peuplades de cette contrée pour se rapprocher de plus en plus du fleuve et se mettre en contact avec les lieux où aboutissent les marchandises européennes; la poudre, les fusils, sont surtout l'objet des désirs ardents de ces hordes sauvages.

Quelques mots actuellement sur les diverses qualités des produits du Gabon, avant de détailler les marchandises européennes qui servent à y faire les échanges.

Classification des produits du Gabon; marchandises d'échanges.

Les plus belles dents d'éléphant sont celles qui sont recouvertes d'une couche noire: plus cette dernière couleur est prononcée, plus l'ivoire est blanc et diaphane; après ces sortes de dents viennent les dents *noisettes,* qui sont plus communes et moins prisées que les dents *noires;* après les dents noisettes viennent les dents *blanches,* qui sont d'une qualité inférieure et souvent transpercées par des vers dont les trous s'aperçoivent aux pointes de chaque dent.

On distingue encore deux autres espèces de dents: ce sont les *crocs-crocs* ou dents cassées, courtes, détériorées et vieilles, et enfin les dents *mortes*, c'est-à-dire celles tombées naturellement de la gueule de l'animal ou provenant d'éléphants morts.

Le bois d'*ébène* du Gabon est coupé par les naturels en petites billes qui doivent naturellement en diminuer beaucoup la valeur en France; les arbres d'ébène du Gabon offrent cela de désavantageux qu'ils se creusent intérieurement et avec rapidité, dès que la tige commence à prendre du développement.

Le meilleur bois de *sandal* est celui qui provient du tronc de l'arbre; le bois des branches contient moins de parties colorantes: on doit rechercher avant tout celui qui est parfaitement dépouillé de bois blanc. Lorsqu'un bâtiment troqueur entre en traite dans un village, il est d'usage qu'il donne au roi 2 grandes pièces de tissus, 2 petites, 2 dames-jeannes d'eau-de-vie et 25 têtes de tabac; on ne donne que la moitié de ces objets aux chefs qui ont rang de princes.

Nous allons donner maintenant l'énumération des marchandises formant divers paquets échangés contre de l'ivoire ou du bois de sandal: ce sera la meilleure manière d'indiquer aux troqueurs les objets qui leur sont nécessaires pour la traite du Gabon; toutefois, les tissus n'y étant désignés qu'en masse, nous croyons devoir faire remarquer que ces tissus sont principalement des *satins streap*, des *bajutapots*, *chiloés*, *korots*, *romales*, *nicanèses*, naturellement ceux de ces tissus destinés à la traite des bois doivent être très-communs et au meilleur marché possible.

Voici la composition d'un paquet de marchandises livré en échange de 100 livres d'ivoire:

16 pièces de tissus, dont 8 grandes et 8 petites, 7 neptunes, 7 chaudrons, 8 bassins, 20 marmites, 7 fusils, 20 barres de fer, 20 barres de cuivre, 2 coffres, 4 touquets, 2 chapeaux fins, 2 chapeaux de traite, 2 gilets de drap, 2 parapluies en coton, 4 civières, 2 barres de plomb, 1 baril de poudre de 20 livres, 2 brasses de drap rouge, 8 couteaux, 4 cadenas, 4 tabatières, 4 miroirs, 20 têtes de tabac, 20 pipes, 4 rasoirs, 4 ciseaux, 4 briquets, 4 demi-masses de verroteries, 4 grandes sonnettes, 6 petites, 4 manchettes, 20 pierres à fusil, 4 bonnets.

Voici maintenant la composition d'un paquet échangé contre 100 billes de bois de *sandal*, pesant ensemble environ 1,500 kilogrammes:

14 brasses de tissus, 1 barre de fer, 1 hache ou manchette, 1 marmite, 1 bassin, 1 barre de cuivre, 1 chapeau ciré, 1 bonnet, 1 cuiller, 1 fourchette, 2 assiettes, 2 verres, 1 barre de plomb, 2 petites sonnettes, 1 lime, 2 têtes de tabac, 1 rasoir, 1 paire de ciseaux, 2 demi-masses de verroteries, 1 dame-jeanne d'eau-de-vie, 1 tabatière, 2 couteaux, 5 pipes, 2 mesures de poudre d'un demi-kilogramme chacune, 2 briquets, 1 miroir, 1 ceinture rouge.

100 billes d'ébène, pesant ensemble 1,200 kilogr. environ, ont été payés le double du paquet précédent, échangé, comme je l'ai déjà dit, contre du bois de sandal.

Du reste, ces bois ne se traitent pas seulement dans le Gabon, mais aussi dans les localités voisines, telles que l'île Corisco et les rivières Mooney, Moondah ou Danger. Un troqueur bien piloté par les courtiers du Gabon trouvera même avantage à y aller chercher sa cargaison de bois dans la bonne saison; le

sandal et l'ébène y sont moins chers qu'au Gabon: ainsi, 100 bûches de sandal y ont été échangées contre 10 brasses de tissus, 1 barre de fer, 1 manchette, 2 couteaux, 2 pipes, 1 chapeau ciré, 2 miroirs, une demi-masse de verroterie, deux bouteilles d'eau-de-vie, 2 verres, 5 têtes de tabac.

Le bois d'ébène y est plus beau qu'au Gabon, mais y coûte également le double de la valeur du bois de sandal. Tous ces prix, ainsi qu'on le voit, ne sont pas élevés et permettraient de faire de bonnes opérations; mais comme nous l'avons dit, tous ces produits ne s'obtiennent qu'à l'aide d'avances, et c'est là le mauvais côté du commerce du Gabon. Le bâtiment troqueur perd un temps considérable à attendre la rentrée de ses avances, soit en ivoire, soit en bois, et encore cette rentrée n'a-t-elle lieu qu'imparfaitement; en vain a-t-on démontré à ces races fainéantes qu'il y avait avantage pour elles à ramasser des produits en réserve pour les échanger ensuite contre les cargaisons des navires arrivant de France; on n'a encore pu leur faire perdre leurs déplorables habitudes, qui consistent à n'aller en traite qu'avec des marchandises avancées et à se reposer ensuite, jusqu'à ce qu'un autre troqueur vienne à son tour leur faire de nouvelles avances de marchandises. Indépendamment des bois de teinture et d'ébénisterie, le Gabon fournirait au besoin du bois de construction en quantité notable, mais d'une exploitation première assez difficile; c'est encore au temps qu'il appartiendra d'aplanir ces difficultés de telle manière, que notre commerce puisse trouver une ressource de plus dans les forêts si touffues, si puissantes de végétation, qui avoisinent cette nouvelle possession française. La fertilité du sol du Gabon, sa situation sous l'équateur, laquelle lui assure des alternatives presque continuelles de pluies et de soleil brûlant, ont donné l'idée à plusieurs maisons de France d'y jeter les bases d'établissements agricoles: mais leurs essais n'ont abouti jusqu'ici à aucuns résultats sérieux, les uns, parce que, contrairement aux avis et aux exemples des bâtiments de guerre, ils ont été s'établir au milieu des marigots pestilentiels de la rive gauche; les autres, parce qu'ils n'avaient ni marchandises, ni capitaux; enfin, les uns comme les autres, parce qu'ils n'ont pas trouvé dans la population du fleuve les ressources en travailleurs, sur lesquelles ils comptaient ou qu'ils n'ont pu parvenir à développer le goût du travail de la terre, parmi les naturels des deux rives; et cepen-

Bois de construction.

Essais de culture au Gabon.

dant il serait à désirer que ces établissements agricoles pussent prendre du développement, car les bras seuls font défaut au Gabon, et le sol ne s'est montré rebelle jusqu'à ce jour à aucun des essais de plantation de café, de cacao, de coton, tentés sur une petite échelle dans les environs du fort Francais.

Quant à l'industrie agricole des naturels du Gabon, elle se borne à brûler quelques mètres carrés de bois touffus pour préparer le terrain, déjà engraissé par les dépouilles végétales de ces bois; il suffit alors de remuer à peine la surface du sol, pour le transformer en un champ de bananes, de manioc, d'ignames, etc.; puis quand le sol, après avoir produit, commence à se fatiguer, à demander un certain travail de labourage, le Gabonais, auquel les terres ne manquent pas, va planter sur un autre point plus vierge les quelques végétaux ou racines dont il se nourrit, dont il se contente. On le voit donc, si la traite des produits a développé quelque peu l'activité, l'intelligence commerciale chez la race astucieuse et abâtardie des M'-Pongos, pareil progrès ne s'est pas effectué dans les habitudes agricoles; sans doute que chez les peuplades de l'intérieur, plus vigoureuses et moins usées par les excès de femme ou de boisson, chez les Bouloux ou Bakalais, ou chez les Pahouins on parviendrait à recruter, à peu de frais, des laboureurs plus actifs et plus laborieux; c'est une ressource nouvelle dont deux explorations récentes nous ont révélé l'étendue. Que les planteurs français s'efforcent donc d'en tirer parti, sans se laisser rebuter par les obstacles que leur opposeront dès le début peut-être les mœurs sauvages de ces Africains et les préjugés que les M'-Pongos ont fortifiés à dessein dans leur esprit, pour les tenir éloignés de tout contact avec les Européens.

Avances faites aux courtiers gabonais.

Les produits du Gabon ont cela d'avantageux, qu'ils offrent un fret de retour en encombrement aux troqueurs qui ont fait leur cueillette d'or ou d'ivoire sur les côtes précédentes, et ne demandent pas mieux que d'échanger le reste de leurs cargaisons contre des bois d'ébène et de sandal; souvent les navires qui ont cette dernière opération en vue passent au Gabon pour conclure leurs marchés avec les courtiers gabonais, lesquels s'engagent à leur livrer les bois à deux ou trois mois de vue, mais toujours après avoir reçu une grande partie des avances; puis, le troqueur se dirige, en attendant l'époque fixée, vers Saint-Thomé, l'île du Prince ou le royaume d'Angola,

pour y traiter d'autres produits; mais il arrive souvent aussi qu'en opérant son retour au Gabon, il ne trouve pas ses bois prêts, malgré les engagements pris, à moins qu'il n'ait confié à quelqu'un le soin de harceler son courtier, lequel, comme ils le font presque tous, ne se met en campagne qu'après avoir ébréché les avances à son profit et alors que son indolence commence à prendre le caractère de fraude et de friponnerie; c'est donc au troqueur à bien prendre ses mesures pour n'être pas dupe d'une confiance trop excessive dans les promesses de ces courtiers.

Nous terminerons ce qui est relatif à la description commerciale de cette côte par l'étude des ressources des îles du Prince et de Saint-Thomé qui sont situées devant le continent africain, et, pour ainsi dire, en regard de l'embouchure du Gabon.

ILES DU PRINCE ET SAINT-THOMÉ.

Ces deux possessions portugaises sont d'une fécondité et d'une richesse de végétation surprenantes; les excellentes baies dont l'une d'elles est pourvue; les rafraîchissements, les sources d'eau pure, les sites variés et pittoresques qu'elles offrent aux marins fatigués des terrains alluvionnaires des golfes de Benin et de Biafra, en font des points de relâche précieux pour les navigateurs des mers d'Afrique. Des montagnes élevées, des pics abruptes aux formes les plus bizarres, leur donnent de loin un aspect des plus curieux et révèlent les secousses terrestres auxquelles jadis elles ont dû leur création; puis, lorsqu'on arrive dans les îles mêmes, ce sont des forêts magnifiques, des champs fertiles qu'entrecoupent de nombreux torrents et une multitude de ruisseaux aux cours les plus variés, les plus pittoresques.

Ancienne prospérité de ces îles comme colonies à sucre.

Dans le XVIe siècle, les Portugais commencèrent à tirer un grand parti de Saint-Thomé et de l'île du Prince, en y encourageant les plantations des cannes à sucre: ces dernières y furent apportées de Madère, et déjà à cette époque on y compa it quatre-vingts fabriques à sucre dans les deux îles; mais les heureux résultats de la colonisation du Brésil, par les Portugais, vinrent au XVIIe siècle porter un coup funeste à la prospérité déjà remarquable de ces îles, dont l'insalubrité occasionnait malheureusement de grands ravages parmi les colons européens; les principaux propriétaires, entrevoyant une existence plus agréable

et moins menacée sous le beau ciel du Brésil dirigèrent leurs instruments, leurs esclaves et leurs capitaux vers cette belle colonie portugaise, et dès lors commença la décadence des deux îles que le Portugal possédait au fond du golfe de Guinée.

L'île du Prince passe pour être plus saine que Saint-Thomé, mais cette dernière possède un sol plus fertile; toutes deux, d'ailleurs, redeviendraient encore, comme autrefois, d'excellentes colonies à sucre; mais les capitaux et les bras y manquent pour suffire aux travaux d'exploitation: on n'y trouve donc plus qu'un produit colonial, qui vient presque sans soin, sans culture, mais avec abondance: c'est le café.

Leurs produits actuels.

Ce fut en 1800 que commença la culture du café à Saint-Thomé et à l'île du Prince; le terrain se montra si favorable à la production de cette denrée, qu'en peu d'années l'exportation y prit un développement sérieux. En 1842, l'exportation dépassait douze mille arobes, et Saint-Thomé y figurait pour la plus grande part. Le cacao y vient aussi à merveille, mais il est peu demandé jusqu'ici par les navires européens; il s'en expédie cependant un millier d'arobes annuellement. Indépendamment du café et du cacao, le terrain de ces îles produit encore plusieurs autres plantes précieuses, lesquelles, importées de différents pays, y ont prospéré malgré l'abandon dans lequel on les a laissées généralement: telles sont la *cannelle* de Ceylan, le *gingembre doré*, le *chanvre*, etc., etc... A ces divers produits agricoles, qui constituent les richesses des deux îles portugaises, on doit ajouter l'huile de palme et la farine de manioc, que l'on y recueille en grande quantité, et que l'on expédie sur plusieurs points de la côte d'Angola, entre autres à Loando. Il s'est exporté pour 29,555,000 reis de produits de Saint-Thomé et pour 2,700,000 reis de l'île du Prince en 1842; dans la même année, les deux îles ont été fréquentées par vingt navires anglais, dix-huit américains, treize français, deux hambourgeois, deux brêmois, deux brésiliens, un hollandais et un portugais.

Comme on le voit, si la marine marchande de Portugal était la seule à fréquenter ses possessions nationales du golfe de Biafra, ces dernières courraient fort le risque de manquer même de nécessaire; heureusement que, dans cette prévision, les autorités de l'île y admettent, sous un prétexte ou sous un autre, les bâtiments de toutes les nations, même de celles qui n'ont pas avec le Portugal de traité réciproque de navigation

et de commerce, autorisant les transactions commerciales de leurs bâtiments dans les établissements coloniaux de cette puissance; la France est dans ce cas; aussi ces mêmes autorités, qui ne vivent que des revenus de douanes de l'île, usent-elles et abusent-elles de cette fausse situation pour frapper le commerce de leurs produits de droits exorbitants et souvent variables, selon leur caprice; ainsi les droits d'entrée de toute marchandise ont atteint jusqu'ici 15 et même 24 p. 0/0; les droits de sortie du café sont de 12 p. 0/0, du cacao de 20 p. 0/0, de l'huile de palme de 33 p. 0/0; pour maintenir les droits de douane à un taux pareil, il faut que les autorités de ces îles soient vraiment peu jalouses d'en augmenter la prospérité commerciale; car cette élévation des droits n'est pas de nature à y attirer beaucoup de navires marchands et conséquemment à y attirer le mouvement commercial. La rigueur excessive de leurs règlements fiscaux ne s'explique donc que par un seul motif, et le voici : c'est que les revenus de douanes constituent la seule et unique ressource de ces îles, et que les autorités, laissées dans le dénûment le plus absolu par leur métropole, doivent avant tout songer à se créer de revenus locaux; or, on conçoit qu'une pareille situation ne comporte guère les combinaisons les plus favorables à l'avenir commercial d'un pays.

Droits exorbitants dont les importations et les exportations y sont frappées.

Indépendamment du commerce établi entre ces colonies et les navires de commerce européens, il s'en fait un spécial entre ces deux îles, lesquelles envoient même de temps en temps des bâtiments caboteurs en traite sur les côtes les plus voisines du continent africain.

L'île du Prince, étant la résidence des négociants les plus riches, envoie à Saint-Thomé les farines, vins, eau-de-vie, étoffes, etc., etc., que ces derniers reçoivent par la voie des bâtiments de commerce européens. Elle reçoit en échange du café, de l'huile, du sel, du savon, etc., tous produits que sa voisine récolte ou fabrique avec bien plus d'abondance qu'elle-même.

Relations commerciales des îles entre elles et avec le continent africain.

Les caboteurs des deux îles vont porter sur les points les plus voisins du continent africain des étoffes de coton, des fers, de la poudre, des eaux-de-vie, etc., etc., et reçoivent en échange de l'ivoire, de la gomme copal, de la cire, de l'écaille, et parfois un peu d'or. En outre, ces îles entretiennent encore, mais beaucoup moins que jadis, certaines relations commerciales

avec la colonie portugaise d'Angola, où elles vont échanger de la farine de manioc contre les produits africains ou européens ci-dessus mentionnés.

Population et surface arable de ces deux îles.

Quand on songe que les terrains arables et fertiles de Saint-Thomé peuvent s'évaluer à 2,700 milles carrés, et ceux de l'île du Prince à 72 milles carrés; que la première contient 8,100 habitants et la seconde 4,500, on ne comprend pas que le Portugal, déshérité maintenant de sa riche possession du Brésil, et tributaire des denrées tropicales des étrangers, ne fasse pas quelques efforts pour rendre à ses anciennes possessions du golfe de Guinée leur prospérité agricole et leur ancienne industrie sucrière.

Marchandises d'importations.

Les marchandises qui trouveront cours dans ces deux îles pour être échangées contre leurs produits sont, en fait d'étoffes : les chiloés, bajutapots, guinées bleues, cotons blancs et écrus, calicots, belles nicanèses, beaux romales, satins streap, quelques soieries et mousselines brochées. On y placera aussi avec avantage quelques effets confectionnés : des chaussettes d'hommes, des bas de femmes, des chapeaux; en provisions on trouvera à s'y défaire de vins en barrique et demi-barrique, vins en caisse, eau-de-vie, liqueurs; enfin, les articles variés seront : le sel, les marmites, les chaises, lits, tables, la faïence, le cordage, etc., etc.; le tabac en feuille y est aussi fort recherché.

Nous avons dit ce qu'étaient les droits exorbitants dont on taxait dans ces îles et les marchandises importées et les produits d'exportation; mais là ne s'arrêtent pas encore les exigences du fisc, et le troqueur aura encore 90 piastres à dépenser pour se libérer complétement envers le trésor colonial. Ces 90 piastres représentent : 32 piastres de droit d'ancrage, 8 de droit de port, 47 d'ouverture de registre en douane, 1 de visite au greffe, et 2 de passe-port local. En outre, lorsqu'un bâtiment de commerce mouille dans l'un des ports de ces îles, on met à bord deux gardes que l'on doit payer 300 reis ou 3/4 de piastre les deux; une fois les droits payés dans une des îles, on ne les exige plus dans l'autre.

Droits d'ancrage, de port, etc.

Du reste, il arrive souvent, et on ne doit pas s'en étonner, que les capitaines troqueurs emploient avec succès des ruses de plus d'un genre pour éluder l'acquittement des droits imposés aux produits agricoles qu'ils embarquent en échange de leurs marchandises.

CHAPITRE X.

CÔTE DE LOANGO, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE GABON ET LOANGO.

Bien que, sur la côte que nous allons parcourir, les vents habituels soient de la partie du sud et du sud-ouest, et que par suite, pour prolonger vent sous vergue son littoral, qui court à peu près au sud sud-est, il soit nécessaire de le remonter du sud au nord, nous allons continuer à le décrire commercialement du nord au sud pour offrir à nos lecteurs une classification plus méthodique des fractions de côte dont il se compose; rien n'empêcherait d'ailleurs de prendre à rebours, s'il en était besoin, la description des divers points parcourus, et d'y trouver les renseignements qui seraient nécessaires.

Du reste, les 350 lieues de côte qui séparent le Gabon du cap Negro, limite de nos explorations commerciales et nautiques, n'ont plus la même physionomie que les côtes précédentes; plus on les descend vers le sud et moins on les trouve peuplées; puis ce ne sont plus, comme sur la côte des Graines, d'Ivoire, etc., des pirogues de noirs se détachant à chaque instant du littoral pour convier le bâtiment en vue à entrer en troque dans leurs parages. La traite des noirs absorbe tellement les moments et les facultés des habitants de cette côte que jusqu'ici le commerce licite n'y a pris d'extension que comme manteau propre à couvrir, près des foyers de traite, la participation que les facteurs européens ou américains prennent au criminel trafic des esclaves, en l'alimentant de leurs marchandises, et parfois même en y coopérant d'une façon plus directe.

La côte comprise entre le Gabon et le cap Lopez est une côte

basse et barrée dans toute son étendue; des arbres touffus se montrent derrière la plage de sable qui prolonge le littoral; c'est entre ces deux points, et à une quinzaine de lieues plus sud que le Gabon environ, qu'existe le foyer de traite de *Sangatang;* les factoreries à esclaves y sont dirigées par des négriers portugais et brésiliens.

Sangatang.

Une factorerie américaine est établie non loin de là; elle est censée n'y traiter que des produits licites. Ces produits sont de l'ivoire, de la cire, de la gomme copal et de l'orseille, qui commence à se montrer ici et devient de plus en plus abondant sur la côte à mesure que l'on descend plus au sud.

Produits de cette côte.

Du cap Lopez au cap Sainte-Catherine, que les naturels appellent Masetchi, la côte continue à se montrer barrée sur le littoral et couronnée de rideaux d'arbres et de quelques mornes en arrière-plan. Les factoreries de Fernand-Vas sont à peu près intermédiaires entre ces deux points; l'une d'elles est américaine, les autres espagnoles. Ce sont de grandes baraques bâties près du littoral, au fond d'une baie, dans toute son étendue. L'orseille, l'ivoire et la cire sont encore là, comme dans toutes les factoreries à *deux fins* que nous allons rencontrer, le but ou plutôt le prétexte du commerce établi dans cette localité. Nous en dirons autant des factoreries élevées à Sainte-Catherine, près du Rio-Cama, et dont l'une est américaine, l'autre espagnole. Indépendamment des produits ci-dessus désignés, elles traitent beaucoup de bois de diverses espèces avec les naturels; les richesses forestières sont en effet fort remarquables sur cette fraction de côte, que les naturels désignent sous le nom de pays de *Cama*.

Fernand-Vas.

Ses produits.

Sainte-Catherine et Rio-Cama.

Ses produits.

Du cap Sainte-Catherine à Mayumba, l'aspect des terres est à peu près le même qu'au nord du cap. En continuant de prolonger ce littoral, uniformément boisé, on pourra aller jeter l'ancre devant *Mayumba*, dans la baie de ce nom. Il se trouve à ce point sept à huit barracons appartenant à des Espagnols, Portugais et Brésiliens, qui résident plus particulièrement à Loango ou à Kabenda. Bien que le commerce licite n'ait guère pu prendre de développement chez ces populations, dressées de longue main par les Européens eux-mêmes à trafiquer de leurs semblables, cependant il s'y traite de l'orseille, de la cire et de l'ivoire. Les villages les plus importants qui succèdent à Mayumba sont ceux situés près de la pointe *Banda;* au

Mayumba.

Pointe-Banda.

nord de cette dernière se creuse une baie où existent trois ou quatre barracons à esclaves, dépendant de Loango et de Kabenda. Il arrive souvent que des caravanes d'esclaves sont dirigées par terre vers ces deux points, après avoir effectué leur départ des succursales de Mayumba et Banda, dont nous venons de parler, et des barracons de Kilongo, les premiers que l'on rencontre après ceux de Banda. Kilongo est encore une réunion de baraques où les factoreries d'un commerce licite peu étendu sont mêlées aux factoreries à esclaves; mais cet établissement de négriers est d'une médiocre importance auprès de ceux qui s'élèvent non loin de la baie de Loango. Kilongo.

On peut évaluer à une trentaine les baraques de Loango, appartenant soit au commerce licite, soit au trafic des esclaves; presque toutes sont bâties hors de vue de la plage, et plus ou moins loin dans l'intérieur; celles qu'on aperçoit du large sont des factoreries établies par un Américain en vue du trafic des produits licites, lesquels sont encore ici, comme sur toute la côte que nous venons de parcourir, l'orseille, la gomme copal et l'ivoire. Ces produits, du reste, sont en quantité trop restreinte pour que le facteur américain ne trouve pas, dans les débouchés qu'offre à ses marchandises le trafic des négriers, plus de bénéfice que dans la modeste troque dont ils sont l'objet. Comme on le voit, sur la côte que nous venons de parcourir, les habitudes de traite sont invétérées parmi la population et les factoreries de commerce licite mêlées à celles de la traite des noirs; le plus souvent celles-ci même prennent le caractère et les apparences des premières. Le troqueur trouverait donc sur ces points plutôt des marchandises à placer que des produits à retirer en échange, si nous pouvions l'engager à hanter tous ces foyers de traite sans le faire participer, indirectement il est vrai, à ce trafic criminel des esclaves, dont les marchandises européennes sont le perpétuel aliment. Loango. Produits de cette fraction de côte.

Quant aux marchandises recherchées sur toute cette côte, ce sont principalement des étoffes de coton, mais communes, et qui prennent sur le littoral de la Guinée sud le nom générique de *fazenda*, du tabac, des fusils, de la poudre, du fer et quelques articles variés, comme bonnets rouges, manchettes, faïenceries, etc., etc. Marchandises d'échange.

CHAPITRE XI.

CÔTE DU CONGO, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LOANGO ET AMBRIZ.

Si la fraction de côte que nous venons de parcourir n'offre guère qu'une série non interrompue d'établissements de traite de noirs, celle que nous allons explorer maintenant n'est pas un théâtre moins actif de spéculations de ce genre; ces spéculations, comme on le sait, sont dirigées par des agents européens ou brésiliens établis au milieu des peuplades de ce littoral.

Peu après avoir quitté Loango, on aperçoit Black-Point, espèce de cap entouré de récifs et couronné d'arbres d'une verdure foncée; en dedans de ce cap se creuse une baie dans le genre de celle de Loango. Ce point est une des étapes des caravanes de noirs dirigés par terre vers le grand foyer de traite de Kabenda; les naturels le nomment l'Chicougoula, et souvent il s'y fait des embarquements d'esclaves.

Petites rivières de Luisa-Loango et de Cagongo.

Malymba.

En continuant à prolonger la côte, on passe devant les petites rivières de Luisa-Loango et de Cagongo, accessibles seulement à des embarcations, et l'on arrive peu après devant Malymba, où se trouvent 3 barracons de traite de noirs, destinés à servir de refuge et d'entrepôt aux esclaves que l'on expédie en 4 heures par terre vers ce point, pour les embarquer à bord des bâtiments négriers, si les bâtiments de guerre croiseurs se trouvent momentanément devant Kabenda même.

Kabenda.

Kabenda succède à la pointe de Malymba; sa baie est vaste et abritée au nord par un banc de vase. La ville nègre, bâtie sur les terres élevées du fond de la baie, se compose de grandes et belles cases construites avec l'argile du pays: les rues en sont propres et assez bien tracées; ce village, fort étendu et fort peuplé, se

divise en deux parties distinctes, la partie basse et la partie haute : c'est dans cette dernière que résident les chefs. Les terres environnantes sont des plus fertiles et produisent en abondance le manioc, le riz et le maïs. En outre la population de Kabenda est fort intelligente et offre aux négriers, pour la surveillance de leurs barracons de noirs, l'embarquement de leurs esclaves et la conduite de leurs caravanes, les mêmes ressources que les Kroumanes sur les côtes nord du golfe de Guinée : comme ces derniers, les noirs de Kabenda, qu'on appelle communément des *Kabindes,* s'expatrient volontiers pour servir de matelots ou de pilotes à bord des navires de guerre ou de commerce; ils ne sont toutefois ni aussi robustes, ni aussi actifs, ni aussi aptes au métier de matelots que les Kroumanes. On le voit donc, Kabenda réunit les éléments de personnel et les produits agricoles nécessaires pour lier avec succès des opérations de traite de noirs : aussi d'immenses factoreries de traite, appartenant à 5 négriers principaux, s'élèvent-elles près de ce point; la plupart de ces baraques sont cachées dans les environs de Kabenda, à 2 ou 3 heures de distance de la ville ; des factoreries de commerce licite y sont également établies dans le voisinage des premières. Les Kabindes.

Comme sur toute la côte, ce commerce licite pourrait prendre un grand développement à Kabenda, dont les produits agricoles surtout seraient, avec un peu de travail, aussi abondants que variés; mais la traite des esclaves y absorbe toutes les autres spéculations; toutefois il a semblé nécessaire aux négriers de donner une certaine extension au commerce licite, pour que des produits devinssent un semblant de cargaisons de retour destinées aux navires marchands qui viennent approvisionner leurs factoreries des marchandises propres au trafic des esclaves: car il ne faut pas croire que les navires négriers apportent eux-mêmes la valeur en marchandises de la cargaison humaine qu'ils viennent chercher à la côte; ces bâtiments ne font en quelque sorte qu'y paraître, pour en disparaître presque aussitôt, et c'est ainsi qu'ils parviennent à tromper la surveillance des croiseurs. On comprend en effet que le débarquement d'une cargaison de marchandises entraînerait des lenteurs qui les exposeraient à être capturés à tout instant: ce sont donc des bâtiments chargés à fret, ou des troqueurs, et le plus souvent des Américains qui approvisionnent d'étoffes, poudre et fusils, les factoreries à esalaves; puis au besoin les factoreries dites de commerce licite, Produits du pays.

leurs voisines, que les troqueurs sont censés venir approvisionner, sont là pour aviser au manque de marchandises des traitants négriers. Comme on le voit, le commerce licite, loin de nuire sur cette côte, au trafic qu'il est appelé à remplacer un jour, a plutôt donné jusqu'ici certaines facilités pour esquiver la surveillance dont ce trafic est l'objet.

Les principaux produits d'échange de Kabenda sont l'orseille, l'ivoire et la gomme copal; sur son fertile territoire, le coton, le café, le tabac, viennent naturellement et sans culture; il est donc doublement déplorable qu'un aussi beau pays soit entre les mains de gens qui, au lieu de le féconder par le travail et les transactions licites, y organisent et y propagent la plus coupable des spéculations; les Portugais ont des prétentions sur la souveraineté de Kabenda; mais la France ne les a jamais reconnues.

Marchandises d'échange.

Les étoffes de coton, les guinées surtout, qui sont fort recherchées sur cette côte comme étoffes communes, les fers, le cuivre, l'eau-de-vie, les fusils et la poudre constituent encore ici les principales marchandises qui ont cours dans l'intérieur; mais, je le répète, la plus grande quantité de ces marchandises y servira d'éléments d'échange pour activer le trafic des esclaves, et la moindre partie sera troquée contre des produits licites.

Le Congo.

A Kabenda succède le Zaïre ou Congo, qui est une des plus belles rivières d'Afrique : son embouchure a deux lieues de large; pendant la saison des pluies surtout, le lit de courant du fleuve entraîne au delà de cette embouchure, avec une grande rapidité, des masses flottantes de bois ou de bambous et adoucit les eaux de la mer à une distance assez considérable au large; on s'aperçoit sans peine qu'on entre dans le lit de courant à la teinte jaunâtre que prend la mer devant l'embouchure.

Les navires de fort tonnage peuvent pénétrer à une grande distance dans l'intérieur du Congo; les naturels du pays sont actifs, intelligents, adonnés au commerce, mais enclins au pillage, assure-t-on, quand le navire en traite est d'un faible tonnage, d'une facile attaque. Cette réputation, plus ou moins méritée, est d'autant plus fâcheuse que les rives du Congo sont fécondes en produits licites; l'huile de palme, l'ivoire et surtout des bois magnifiques, s'y traiteraient avec abondance, mais il faudrait s'enfoncer assez profondément dans la rivière.

Produits du Congo.

Les factoreries à esclaves, dont les criminelles spéculations ont encore ici la plus grande part dans les habitudes des naturels,

sont cachées fort avant dans la rivière et dépendent pour la plupart de Kabenda; elles entretiennent des relations avec ce point, où des caravanes d'esclaves peuvent, en partant de ces succursales de traite, arriver facilement après deux jours de marche.

Les rives du Congo sont peuplées de nombreux villages, placés sous la direction de chefs qui relèvent tous du roi du Congo; les langues espagnole et portugaise leur sont familières.

Chaque navire qui mouille devant un de ces villages est tenu à payer une coutume en étoffes, armes et poudre assez considérable.

Les points de Mangal-Pequeña d'abord, et de Mangal-Grande ensuite, succèdent à la pointe Padron, qui forme l'extrémité de la rive gauche de l'embouchure du Congo. Mangal-Pequena et Mangal-Grande.

Sur ces points s'élèvent des factoreries de commerce licite et illicite, voisines les unes des autres; les premières arborent les couleurs américaines, que l'on rencontre presque partout au sein de ces factoreries à deux fins. Les terres hautes de ces parages donnent, d'ailleurs, de grandes facilités aux bâtiments négriers pour se dérober aux regards des croiseurs pendant qu'ils embarquent leurs esclaves.

Depuis le cap Padron, l'aspect de la côte est tout différent: ce sont des falaises abruptes et rougeâtres qui ont succédé aux terres boisées du Congo. Le point le plus important de traite et de troque tout à la fois que l'on rencontre après les Mangal, est celui d'Ambrizette: c'est une succursale des factoreries d'Ambriz; Ambrizette. il s'y trouve une demi-douzaine de barracons à esclaves, ou cachés dans les bois de l'intérieur, ou voisins des factoreries, lesquelles contribuent, là comme partout, à y alimenter le trafic des noirs par le débit de leurs marchandises; toutes, d'ailleurs, se donnent une apparence des plus honnêtes, en traitant de l'ivoire, de l'orseille et de la gomme copal, qui abonde dans ces parages.

On quitte Ambrizette et on passe devant la pointe Seid-Rebambo, reconnaissable au voisinage d'un morne élevé et rocailleux: c'est à cette pointe que viennent s'opérer les embarquements d'esclaves d'Ambriz à bord des navires négriers: ces derniers parviennent ainsi à échapper à la surveillance des bâtiments de guerre en croisière devant Ambriz même.

La baie d'Ambriz succède ensuite; c'est encore un centre de traite de noirs et de commerce licite tout à la fois: aussi y rencontre-t-on des factoreries de toute espèce; commerçants amé- Ambriz.

ricains, portugais et brésiliens s'y sont donné rendez-vous; naguère même il s'y voyait aussi une factorerie française, qui a été abandonnée momentanément. Il est rare que les esclaves soient maintenant renfermés dans les barracons voisins du bord de la mer, à moins que ce ne soit pour un embarquement très-prochain; c'est dans le fond des bois qu'on les dérobe aux regards, lesquels bois sont fort touffus et sans routes frayées.

Produits d'Ambriz.

La gomme copal, l'orseille et le morfil, mais surtout le premier de ces articles, se trouvent en grande quantité à Ambriz; cette gomme est apportée de l'intérieur par des caravanes qui dirigent en même temps des esclaves vers le marché d'Ambriz; d'ordinaire les traitants européens la criblent avant de l'acheter, et presque toujours dédaignent les rebuts du crible, ce qui réduit presque de moitié la quantité de gomme apportée par les traitants noirs : la poudre, les guinées bleues, les eaux-de-vie et les fusils constituent les principales marchandises qu'échangent les factoreries dans leur traite licite ou criminelle.

CHAPITRE XII.

CÔTE D'ANGOLA, OU CÔTE COMPRISE ENTRE AMBRIZ ET BENGUELA.

Nous quittons Ambriz, et, nous dirigeant toujours vers le sud, nous passons devant une pointe que les naturels nomment Caporou, près de laquelle s'élève une factorerie américaine occupée plus ou moins exclusivement à la traite de l'huile de palme, de l'ivoire, des bois et de l'orseille.

Au point de Mosoulou, qui vient après, on remarque une factorerie semblable; la rivière de Zabongo s'aperçoit ensuite : elle est fréquentée presque continuellement par les embarcations de Saint-Paul de Loando, qui viennent y chercher du bois à brûler, du charbon, etc. Plusieurs pointes découpent cette partie du littoral: la plus ouest est la pointe Dandé, au nord de laquelle coule la petite rivière de ce nom; dans l'intérieur, comme sur le littoral, se trouvent de nombreux villages, dont les habitants récoltent en abondance du manioc des ignames, des haricots, etc., en un mot, une partie des produits nécessaires à l'alimentation de la nombreuse population de Saint-Paul de Loando. Mosoulou. Dandé.

A Dandé succède la baie spacieuse où coule la petite rivière de Bingo, praticable pour des embarcations : c'est cette rivière qui approvisionne Saint-Paul de Loando de fruits, de légumes, oranges, etc., et même d'eau. Bingo.

Saint-Paul de Loando.

Loando ou Loanda, appelé aussi jadis Angola, est le chef-lieu des possessions portugaises de la côte d'Afrique, et, après Saint-Louis du Sénégal, le plus considérable des établissements européens sur cette côte. Sa population indigène est évaluée

à 15,000 âmes; la population européenne, à 1,200 environ. L'aspect de la ville est très-pittoresque, du large : cette ville est bâtie en amphithéâtre sur un plateau montagneux, et s'étend de la base de ce plateau jusqu'à son sommet; les maisons en sont grandes et bâties dans le style européen. Des batteries en assez bon état protégent ce port, dont l'abri est excellent et où des frégates peuvent entrer sans difficultés; des édifices publics remarquables, des rues assez bien tracées et des ressources de toute espèce font donc de Saint-Paul de Loando un point de relâche et de ravitaillement précieux pour les navigateurs des mers d'Afrique.

Aspect de la ville.

Les limites de la province portugaise d'Angola dans l'intérieur ne sont pas rigoureusement définies; toutefois l'influence, sinon le pouvoir du gouverneur se fait encore sentir à une soixantaine de lieues dans l'intérieur du pays, d'où les caravanes viennent aboutir sur le littoral. Naguère encore ces caravanes ne conduisaient au chef-lieu que des bandes nombreuses d'esclaves pour les livrer aux traficants de noirs qui y résidaient, qui y résident même encore; mais les choses ont changé depuis que le capitaine de vaisseau d'Acunha a pris les rênes du gouvernement colonial: il a compris que le pavillon portugais, que les possessions, que les autorités portugaises ne pouvaient, au mépris de tous les traités, prêter asile aux opérations des agents négriers espagnols ou brésiliens sans salir les couleurs du Portugal, sans que ces même autorités ne fussent à bon droit taxées de vénalité: aussi cet officier, aussi capable qu'énergique, a-t-il su mettre un terme à un pareil état de choses; tout en frappant rigoureusement ce trafic criminel, il a pris des mesures pour donner plus d'essor au commerce licite de l'ivoire, de l'orseille, de la cire, etc., que produit cette riche contrée, indépendamment des denrées agricoles auxquelles son sol est très-favorable.

Le trafic des esclaves sérieusement réprimé à Saint-Paul de Loando.

Un des obstacles que le gouverneur d'Acunha rencontre pour arriver au noble but qu'il s'est tracé est celui-ci : les objets qui constituent la presque totalité du commerce licite étaient souvent portés à Saint-Paul par les nombreux esclaves des caravanes qui venaient y aboutir; or, ces esclaves ayant cessé d'être, comme autrefois, dirigés par bandes nombreuses vers le chef-lieu, les moyens de transport manquent naturellement pour y diriger en même temps les produits licites; sans nul doute les chefs de caravanes peuvent employer à ces transports leurs

propres esclaves, et même des noirs libres intéressés à leurs opérations; mais le chiffre des produits transportés à l'aide de ces seuls moyens ne pourra que décroître si les caravanes n'ont pas, comme dans la Sénégambie, recours à l'emploi des chevaux et bestiaux pour acheminer ces produits vers Saint-Paul de Loando.

Incertitude de position du commerce français dans les possessions portugaises de la Guinée.

Avant d'examiner plus en détail les ressources commerciales de Saint-Paul, nous devons faire remarquer que, dans cet établissement, comme dans tous ceux que le Portugal possède à la côte d'Afrique, nos navires de commerce ne sont reçus que suivant le bon plaisir du gouverneur; nous n'avons jusqu'ici conclu, à leur sujet, aucun traité avec le Portugal, et s'il est vrai que rarement les autorités portugaises refusent des permis de commerce à nos bâtiments marchands, ces derniers n'en sont pas moins exposés, dans leurs combinaisons de troque, à des opérations incertaines, parfois à des caprices administratifs, et presque toujours à des droits de douane exorbitants et variables.

A Saint-Paul d'ailleurs, comme dans la ville de Benguela, les navires en troque ne peuvent se procurer des produits en échange de leurs marchandises que par l'intermédiaire des négociants portugais qu'ils choisissent comme correspondants : car c'est chez ces derniers que viennent aboutir les produits et les chefs des caravanes qui arrivent de l'intérieur; le bénéfice est donc moins net que dans la troque directe, et c'est ce qui a décidé une maison de commerce de Marseille à établir des factoreries à Ambriz et à Benguela, avec l'autorisation du gouverneur. Toutefois, certaines marchandises françaises, que nos navires seuls peuvent vendre avec bénéfice, sont tellement recherchées sur cette fraction de côte, que depuis plusieurs années nos troqueurs ont trouvé avantage à lier des opérations même avec les maisons portugaises de Saint-Paul; les payements qui leur sont faits ne peuvent l'être en espèces, vu que le change de la monnaie portugaise donne en général une perte de 33 p. 100 : il est donc indispensable pour eux de prendre en échange de leurs marchandises des denrées leur assurant un certain bénéfice ou au moins le pair.

Produits commerciaux.

La traite des produits licites a pris un certain développement à Saint-Paul, ces produits sont: les *dents d'éléphant* ou d'*hippopotame*, la *cire*, l'*orseille*, la *gomme copal*, et quelques pelleteries;

d'autres produits, qui sont plus particulièrement agricoles, s'y traitent en moindre quantité, mais sont susceptibles de prendre un développement considérable quand on sera parvenu à déraciner les habitudes de traite des noirs parmi les populations de ce sol fertile ; ce sont : les *pistaches*, l'*huile de palme*, le *café*, le *coton*, les *bois de teinture*, *de construction*, etc., etc. Entrons dans quelques détails sur chacun de ces produits, chacune de ces denrées.

L'*ivoire* de cette province est très-beau; les dents de 50 et 60 kilogrammes n'y sont pas rares, mais les naturels n'y pourchassent point les nombreuses troupes d'éléphants qui l'habitent avec beaucoup d'ardeur; ils trouvent moins périlleux et plus lucratif de surprendre, garrotter et vendre leurs semblables, surtout les noirs des contrées limitrophes de l'intérieur, lesquels n'ont pas, comme ceux d'Angola, des armes à feu pour faire la guerre: aussi la dent d'ivoire se vend-elle à un prix assez élevé à Saint-Paul; les dents d'hippopotame se voient fréquemment sur les marchés de la côte.

La *cire* est le produit le plus abondant peut-être de la contrée; les caravanes apportent à Saint-Paul de grandes quantités de pains de cire oblongs, lesquels renferment trop de matières étrangères pour ne pas nécessiter une clarification, comme on le pratique au Sénégal.

L'*orseille* ou *ursella* est une espèce de mousse, de lichen propre à la teinture, qui pousse sur le tronc des arbres peu élevés; sa substance colorante est très-riche, mais jusqu'ici la douane s'est opposée au transport de ce produit par voie de navires étrangers: il est à supposer qu'une pareille interdiction n'est que momentanée. L'orseille des possessions portugaises du continent africain est plus estimée que celle des îles voisines; elle vient en grande quantité sur toute cette côte.

La *gomme copal* est encore un produit dont les caravanes approvisionnent continuellement les marchés du littoral; elle y est apportée par les noirs de l'intérieur dans de petits sacs nattés de paille, souvent mélangés à des corps étrangers, et entre autres à des substances résineuses provenant de l'acacia à gomme: aussi ne se vend-elle qu'après un examen attentif et un triage sévère.

L'*huile de palme* pourrait se recueillir en abondance dans toute la contrée d'Angola, mais les naturels n'extraient guère

du fruit des palmiers que l'huile nécessaire à leur consommation et aux usages des Européens de la province, c'est encore un des produits du sol à l'extension duquel nuit beaucoup le commerce des esclaves; l'*arachide* se recueille aussi dans la contrée, et une autre plante le *demdem*, espèce de petite noix de coco qui produit une huile rougeâtre très-estimée par les noirs, surtout comme médicament; les naturels de cette côte ont généralement pour habitude de se frotter les membres et le corps avec ces diverses substances oléagineuses.

Le *café* se trouve à l'état sauvage dans plusieurs districts de l'intérieur, mais ne se montre pas sur le bord de la mer; *la canne à sucre* y croît aussi spontanément sur divers points; enfin le *coton* y prospère sans culture là où le sol n'est pas marécageux.

Les *bois de construction et de teinture* se trouvent presque partout dans l'intérieur, et sur les bords des rivières; les rivières Bengo et Coanza, entre autres, approvisionnent Saint-Paul de Loando des bois de charpente qui lui sont nécessaires; mais jusqu'ici on n'a utilisé ces bois que pour les constructions des maisons dont ils étaient plus ou moins voisins; il se trouve aussi certains bois d'ébénisterie, tels que l'ébène et l'acajou, dans les forêts du pays.

Comme on le voit, les éléments de commerce licite ne manquent pas à la colonie portugaise d'Angola pour grandir dans la voie nouvelle que lui a tracée le gouverneur d'Acunha, tout en y poursuivant activement la répression de la traite des noirs. L'exemple des colonies françaises du Sénégal, de Gorée et de ses dépendances, est d'ailleurs là pour prouver aux colons portugais d'Angola que le commerce licite peut leur faire réaliser de beaux bénéfices sans qu'il soit nécessaire qu'ils se souillent les mains du honteux trafic de leurs semblables.

Marchandises d'échange.

Les marchandises françaises qui sont recherchées à Angola, sont, d'abord, nos vins et nos eaux-de-vie de Bordeaux, puis nos étoffes de Rouen, et surtout nos guinées bleues de l'Inde, dont la pièce représente, comme au Sénégal, une espèce de monnaie courante dans l'intérieur de la province; on en fait une consommation considérable. Les planches, le fer, le zinc en feuille, le cuivre trouveront, à Saint-Paul en particulier, le débit que l'on doit s'attendre à rencontrer dans une ville bâtie à l'européenne; les comestibles français et les articles de Paris y sont aussi fort recherchés; le Brésil expédie à Saint-Paul beaucoup de sucre, de

café et de rhum, les États-Unis beaucoup de farines et de viandes salées. Quant à la poudre, aux fusils, aux cuivreries, et autres marchandises principalement destinées aux transactions avec les naturels, ce n'est pas chez ces derniers, mais bien chez les colons portugais, les intermédiaires obligés de tout commerce à Angola, qu'il y aura lieu de les placer, si toutefois ces messieurs offrent des retours assurés au troqueur. Nous quittons Loando et nous dirigeant de nouveau vers le S., en prolongeant la côte,
Barre de Carimba. nous apercevrons le cap Palmarinhas et la barre de Carimba que franchissent les caboteurs pour pénétrer dans un espèce de lac salé où la pêche est exercée fructueusement par les naturels. Nous doublons le cap Palmarinhas, et nous arrivons devant l'entrée de
Rio-Coanza. la rivière de Coanza, accessible aux petits bâtiments de commerce. Les rives de la Coanza sont couvertes de bois, de palmiers à huile, de bambous, etc.; les colons de Saint-Paul y établissent souvent des scieries pour les besoins de leur construction; les naturels qui peuplent ses rives récoltent principalement des substances oléagineuses; c'est le plus beau cours d'eau de la colonie portugaise d'Angola: il remonte à près de 150 lieues dans l'intérieur, et reste navigable pour les petits navires qui en franchissent la barre pendant une cinquantaine de lieues environ à partir de son embouchure; on conçoit que les agents négriers de la province aient su tirer un grand parti de cette voie commode pour le transport des esclaves provenant de l'intérieur; aussi l'embouchure du Rio-Coanza a-t-elle été, est-elle encore surveillée très-attentivement par les croiseurs comme favorable à l'embarquement des noirs esclaves à bord des bâtiments négriers. Nous continuons à prolonger la côte, qui se montre couronnée de palmiers, abrupte et découpée de grandes taches jaunâtres; nous dépassons les caps Ledo, Saint-Bras, et l'emplacement où était bâtie jadis la ville de Benguela que nous retrouverons plus S. tout à l'heure, et nous nous arrêtons devant
Novo-Redondo. *Novo-Redondo,* dont nous apercevons le petit fort. L'approche de ce comptoir portugais est rendu dangereux par le banc qui s'étend au large dans l'O., à environ 3 milles; la barre du littoral y est forte et rend les communications difficiles: aussi les navires qui viennent y commercer mouillent-ils le plus souvent à 6 milles dans le S., au point de *Kicombo,* où des chaloupes viennent leur apporter les produits et prendre des marchandises.

Cette absence d'abri, à Novo-Redondo, est d'autant plus

fâcheuse, que les produits licites, et surtout l'orseille, s'y trouvent en abondance.

L'établissement s'élève sur une montagne au pied de laquelle coule la petite rivière de Novo-Redondo; un bois de palmiers s'étend sur la rive droite de cette rivière et donne un aspect riant à la vallée. Le fortin est bâti sur le versant de la colline qui fait face à la mer: c'est tout simplement une muraille formée de grosses pierres assez mal jointes ensemble et en partie écroulées; il s'y trouve six hommes de garnison; une dizaine d'Européens, la plupart italiens déportés, résident à Novo-Redondo; le commerce de ce point est presque tout entier dans les mains d'un seul traitant, qui a nom Nicolao: c'est donc à lui que le troqueur aura affaire s'il se présente devant Novo-Redondo pour y jeter quelques marchandises en échange de l'ivoire, la cire, l'orseille, etc., que l'on y trouve parfois en assez grande quantité.

A 2 lieues au S. de Novo-Redondo s'aperçoit Kicombo, où s'élèvent des factoreries de traite licite, mais pouvant, comme toutes celles de la fraction de côte que nous allons parcourir, servir au besoin à la traite illicite des esclaves. Le mouillage de Kicombo est assez sûr, bien que la baie ne soit pas très-fermée; l'aiguade y est excellente, et c'est beaucoup, sur un littoral où l'eau douce ne se fait que difficilement; le ruisseau où on va la prendre n'est séparé de la mer que par une langue de sable large d'une cinquantaine de mètres environ, sur laquelle on roule les pièces à eau pour les embarquer de mer haute dans la chaloupe, à l'aide d'une trévire. Kicombo.

A Egito, que l'on aperçoit après Kicombo, s'élèvent encore des factoreries portugaises dans le genre de celles que je qualifie du nom de factoreries à deux fins : les communications y sont, d'ailleurs, fort difficiles. Egito.

Nous continuons à prolonger la côte, qui se montre, à mesure que nous avançons dans le S., de plus en plus composée de falaises arides et élevées; ces falaises se développent, près du littoral, sur deux plans assez rapprochés : en arrière-plan, on aperçoit de hautes montagnes situées à une grande distance dans l'intérieur et dont les pics accidentés sont bien plus élevés encore que les falaises du littoral. Nous passons devant l'entrée de la petite rivière d'Anha, qui est à environ 15 ou 18 milles d'Egito, et dans laquelle on trouve à traiter de l'orseille, de la gomme copal et divers autres produits. Nous continuons à Rivière d'Anha.

prolonger la côte, qui conserve le même aspect jusqu'à la plage sablonneuse où elle se coude brusquement de quatre quarts, pour former, entre les falaises abruptes et une longue presqu'île de sable, le port de Lobito, vrai bassin naturel, et le meilleur des abris de toute cette côte; des factoreries et une grande maison de douane s'élèvent au fond de ce port, dont l'entrée est d'autant plus difficile à apercevoir qu'elle a son gisement dans le N., entre deux pointes de sable basses et assez rapprochées. Ce bassin de Lobito n'a été découvert et fréquenté que depuis peu d'années par les croiseurs; mais il a été de tout temps un excellent repaire pour les navires négriers. Situé presque aux portes de Benguela, il offre de grands avantages comme port et comme abri; malheureusement il ne s'y trouve point d'aiguade: on y traite de la cire, de l'orseille et de la gomme copal.

Rio-Catumbero ou Catumbella.

Le Rio-Catumbero succède à Lobito et coule près de la pointe de Catumbero, située de 7 à 8 milles au N. de Benguela; son entrée est barrée, peu profonde; mais ses rives, très-peuplées, sont bordées d'arbres de toute espèce et fécondes en produits licites; l'autorité et les maisons de Benguela y ont établi des succursales.

CHAPITRE XIII.

CÔTE DE BENGUELA OU CÔTE COMPRISE ENTRE BENGUELA ET LE CAP NEGRO OU PORT ALEXANDRE.

Ville de Saint-Philippe de Benguela.

La ville de Saint-Philippe de Benguela, qui s'aperçoit au fond d'une baie assez profonde, est bâtie sur un terrain bas et humide; un amphithéâtre de montagnes lui forme une ceinture élevée, nécessairement nuisible à la circulation de l'air dans les environs de la ville: aussi ne doit-on pas être étonné d'apprendre que ce point est, sans contredit, le plus malsain de la côte d'Afrique.

C'est cependant la ville la plus importante de la province d'Angola après Saint-Paul de Loando : elle se compose de 150 à 200 maisons environ, malpropres et mal bâties, mais espacées dansde longues rues bien tracées; l'eau potable y manque, et les habitants sont obligés d'en faire chercher à la rivière de Catumbella à dos d'esclaves. Elle est défendue par un fort construit avec l'argile dont se compose le sol lui-même, et qui sert à édifier les maisons et les cases à nègres; ville et fort ont d'ailleurs un aspect fort misérable. Bien que les abords de la plage ne soient pas très-commodes, à cause du ressac qu'ils forment et de l'absence de tout débarcadère, cependant on parvient à terre presque toujours à sec, grâce aux fauteuils dans lesquels des noirs viennent vous prendre pour vous transporter ensuite à bras jusqu'à la plage. Saint-Philippe de Benguela a été, naguère encore, le théâtre de nombreux coups de traite de noirs; mais cet état de choses a cessé; aussi ses habitants, qui regrettent très-fort le temps passé, se voient-ils obligés de se contenter maintenant des bénéfices du commerce licite, ou de chercher

à lier des opérations d'esclaves dans les baies qui sont plus au S. et hors de la surveillance des autorités portugaises; cependant cette ville est le centre où viennent aboutir des produits licites, tels que l'ivoire, la cire, l'orseille, avec une certaine abondance. Le manioc et le maïs, mais surtout la première de ces denrées, se récoltent en grande quantité dans les environs de Benguela; on y trouve aussi des ressources en bestiaux, comme bœufs, vaches, chèvres, etc., pour rafraîchir au besoin les équipages.

Produits commerciaux.

Les marchandises européennes qui ont cours sur cette dernière fraction de côte, de moins en moins peuplée à mesure qu'on avance au S., sont d'ailleurs celles recherchées sur la côte qui précède.

Salinas et Loacho.

Nous quittons Saint-Philippe de Benguela, et, après avoir doublé la pointe basse et sablonneuse de Salinas, nous apercevons la baie vaste, mais peu profonde, de Loacho; des factoreries de commerce licite s'élèvent sur ces points et sont soupçonnées de faire, à l'occasion, tout autre trafic que celui de l'orseille, qui abonde dans ces parages; nous en avons déjà vu de semblables sur la côte qui précède. La sonde accuse beaucoup d'eau près de ce littoral, qui se montre dentelé de baies peu profondes; au fond de ces baies on aperçoit de temps en temps de grandes cases servant de factoreries. La côte continue à être élevée et composée d'une série de mornes grisâtres dont quelques-uns sont découpés d'une façon bizarre: tel est, par exemple, le morne qu'on nomme le Bonnet-de-Saint-Philippe, excellente reconnaissance pour la baie de Benguela. C'est à peine si quelques brousses se montrent, çà et là, sur les arides versants de ces mornes; de temps en temps, des montagnes plus élevées encore se montrent en arrière-plan dans l'intérieur.

Baies d'Échimina.

Les baies d'Échimina succèdent ensuite : la pointe de la plus N. des trois baies d'Échimina est aussi reconnaissable à un morne à peu près semblable au Bonnet de Saint-Philippe.

Baie de l'Éléphant.

La baie de l'Éléphant, qui vient après, est la mieux abritée de toutes les baies; mais les ressources y sont nulles, comme sur la plus grande partie du reste de cette côte, qui, étant dépourvue d'eau douce presque partout, n'a guère pu offrir d'asile à des agglomérations d'êtres humains. Une factorerie, dite à orseille, s'élève au fond de la baie de l'Éléphant.

Baie des Tigres.

La côte qui succède est de plus en plus aride et déserte; la baie des Tigres elle-même, dont l'abri peut être précieux au

besoin, n'offre ni ressources, ni traces d'habitations; en se rendant à terre pour en explorer les environs, c'est à peine si l'on rencontre quelques mares d'eau stagnante où conduisent des sentiers empreints de traces d'animaux féroces, fort nombreux dans ces parages. Aussi le troqueur trouvera-t-il grâce, après avoir prolongé ce littoral désert, de jeter l'ancre devant l'établissement portugais de Moss-Amèdes, lequel n'est ,à la vérité, fondé que depuis 1840, mais offre du moins des ressources en rafraîchissements et en eau douce, chose si rare sur cette fraction de côte. Établissement portugais de Moss-Amèdes.

Cet établissement s'élève au fond de la baie que certaines cartes désignent sous le nom de baie des Petits-Poissons, laquelle assure un très-bon abri et un débarcadère assez facile. Une quarantaine de soldats portugais, sous le commandement d'un officier, y habitent le fortin qui a été bâti assez récemment pour protéger les factoreries.

Cet établissement a été fondé sans doute dans le but d'attirer sur ce point les produits licites, comme ivoire et orseille, lesquels ne trouvaient point sur cette fraction de côte de factoreries européennes pour faire des échanges; puis le terroir de Moss-Amèdes, véritable oasis dans un désert, était si fertile comparativement à celui qui le précède et surtout à celui qui le suit! et en effet, les légumes, les rafraîchissements, les bestiaux, y prospèrent à merveille; toutefois, ce point a été considéré par certaines personnes comme ayant surtout servi et pouvant servir encore de centre commode à des opérations de traite de noirs, si toutefois les autorités portugaises s'oubliaient dans la surveillance active et sévère qui les distingue actuellement.

Nous quittons Moss-Amèdes et venons terminer notre exploration de près de 1,200 lieues de côte dans la baie dite port Alexandre, qui succède immédiatement au cap Negro. Cap Négro Port Alexandre.

C'est un immense bassin, creusé profondément dans le sable, où l'on est abrité contre tous les vents, excepté ceux du N. au N. E., qui n'y soufflent jamais avec violence; mais aucune ressource d'ailleurs: pas la moindre trace d'habitation, pas le moindre filet d'eau douce; on considère cette baie, où des navires négriers peuvent se dérober facilement à la vue des croiseurs, comme ayant servi et pouvant encore servir à l'embarquement des esclaves traités à Moss-Amèdes ou dirigés des environs de cet établissement. La baie est très-poissonneuse, comme beaucoup

de celles qui découpent ce littoral; mais, sur les dunes de sable qui en forment les contours, pas de traces humaines; seulement des tigres, des hyènes, viennent y hurler la nuit, s'y montrer même le jour à la vue des navires mouillés sur rade, comme pour leur rappeler que, là où est le désert, commence leur domaine et finit celui de l'homme.

RÉSUMÉ

DE LA DESCRIPTION COMMERCIALE DES CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.

Après l'exploration de détail que nous venons de terminer, il convient de résumer ici rapidement les opérations auxquelles peut donner lieu l'exploitation des produits africains à l'aide de nos navires de commerce; nous les classerons en six opérations principales :

1° *Opérations de gomme et de produits sénégalais,* faites dans le Sénégal même, à l'aide de bâtiments qui passent la barre et vont, ou non, compléter ensuite leur chargement à Gorée, ou qui chargent à ce point sans entrer dans le fleuve.

2° *Opérations d'arachides,* qui se font à Gorée ou dans les environs, soit à l'aide de bâtiments appartenant au commerce colonial, soit à l'aide de bâtiments de la métropole, lesquels, touchant d'abord à Gorée, se rendent ensuite sur divers points de la côte de Gambie et de Sierra-Leone pour faire leurs chargements d'arachides ; il arrive parfois que ces derniers relèvent directement pour la France.

3° *Opérations d'huile de palme,* dans lesquelles le commerce français n'a guère jusqu'à ce jour suivi l'exemple donné par le commerce britannique, en ce sens qu'il n'expédie pas directement dans le Boni et les Calebar des bâtiments de fort tonnage destinés exclusivement à la traite de l'huile dans ces rivières ; jusqu'ici les navires de commerce français y ont paru plutôt pour y compléter des chargements de retour avec de l'huile de palme que pour y traiter des cargaisons entières de ce produit ; bon nombre de troqueurs d'huile préfèrent d'ailleurs, avant de se

rendre dans le Boni et le Calebar, faire la cueillette de cette denrée oléagineuse, dans les nombreux villages où nous l'avons vue si abondante, en parcourant la côte des Jacks et des Lahons.

4° *Opérations de graines*, soit riz, maïs ou poivre malaguette, lesquelles peuvent se faire sur la côte des Graines, sur la première partie de la côte d'Ivoire et sur plusieurs points, féconds en maïs, que nous avons désignés en parcourant la côte d'Or ; on comprend que ces opérations ne doivent guère présenter de chances de bénéfices à nos navires de commerce : aussi ne les leur conseillons-nous pas.

5° *Opérations de bois de teinture et d'ébénisterie*, lesquelles ont généralement pour théâtre le Gabon et les rivières qui l'avoisinent ; la traite de l'ivoire est menée de front, dans ces localités, avec celle des bois d'ébène et de sandal, et souvent le chargement se complète avec le café que l'on trouve aux îles voisines du Prince et de Saint-Thomé.

6° *Opérations de troque* proprement dite, lesquelles comprennent la traite de tout ou partie des divers produits africains indistinctement, c'est-à-dire de l'or, de l'ivoire, de l'huile de palme, de l'orseille, des graines, des pelleteries, des bois d'ébène ou de sandal, ou de camwood, de la gomme copal, de la cire, du café, etc., etc. Le littoral africain tout entier est donc un vaste champ ouvert à l'activité et à l'intelligence de ceux de nos capitaines de commerce qui se sentent assez d'énergie morale et physique pour entreprendre des opérations de ce genre, surtout pour y persévérer ; nul doute qu'elles ne devinssent de plus en plus lucratives si les armateurs assortissaient complétement les cargaisons, si les capitaines se sentaient le courage d'en surmonter les ennuis, les fatigues, parfois les dangers ; si ces derniers parvenaient à atténuer l'insalubrité du climat en opposant à cette insalubrité un régime de table sévère et une connaissance assez approfondie des saisons et des localités pour pouvoir y subordonner leur troque aux époques les plus favorables : c'est dire assez qu'avant tout ils doivent être d'excellents pratiques des côtes africaines ; non-seulement pratiques sous le rapport du pilotage, mais aussi sous le rapport de l'appréciation de la moralité des chefs et des traitants des diverses localités, de la connaissance exacte des produits de ces localités et des marchandises qui leur sont propres.

Nous avons déjà dit qu'à la suite des voyages d'exploration

dont la présente description n'est que l'exposé en détail, nous avions rapporté des côtes d'Afrique des échantillons de toutes les marchandises d'échanges; ces échantillons, mis par le Gouvernement à la disposition du commerce français, ont déjà servi et pourront servir encore à composer les cargaisons d'éléments convenables, et surtout à modifier certains articles de fabrication. Il faut reconnaître d'ailleurs que le commerce de nos ports a, depuis une dizaine d'années, manifesté une tendance fort remarquable au progrès le long des côtes occidentales d'Afrique : ainsi le mouvement du commerce d'échanges opéré entre la France et les côtes, au S. de la Sénégambie, conséquemment sous le régime de la libre concurrence avec toutes les nations maritimes, a suivi la marche ascendante que révèle le tableau suivant, tableau emprunté aux douanes métropolitaines :

Commerce général entre la France et les côtes occidentales d'Afrique pour les années 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, 1845 et 1846.

1840...	Importations	962,932f
	Exportations	780,185
	Totaux	1,743,117
1841...	Importations	1,280,226
	Exportations	1,660,630
	Totaux	2,940,856
1842...	Importations	1,343,455
	Exportations	2,028,187
	Totaux	3,371,642
1843...	Importations	1,638,859
	Exportations	2,558,335
	Totaux	4,197,194
1844...	Importations	2,883,055
	Exportations	4,628,765
	Totaux	7,511,820
1845...	Importations	4,985,559
	Exportations	2,645,307
	Totaux	7,630,866
1846...	Importations	7,071,340
	Exportations	3,431,040
	Totaux	10,502,380

Ainsi donc, en six ans, notre commerce et par suite notre navigation ont sextuplé aux côtes occidentales d'Afrique. Sans doute ce mouvement commercial, effectué sur plus de 1,000 lieues de côtes, n'offre pas un chiffre aussi considérable que celui de nos possessions de la Sénégambie, puisque ces dernières, qui comprennent à peine une centaine de lieues d'étendue, sont le théâtre d'un mouvement de commerce et de navigation deux fois plus considérable (Voir le tableau, inséré p. 48 et suiv.); mais il convient de faire observer que sur les 1,000 lieues de côtes africaines au-dessous de la Sénégambie, nous commerçons en concurrence des Anglais, Américains, etc., or nous ne sachions pas que l'heure ait encore sonné où notre commerce et notre navigation de concurrence puissent nous donner des résultats aussi satisfaisants que notre commerce et notre navigation réservés. En attendant que ce moment arrive, s'il arrive jamais, constatons un fait des plus satisfaisants : c'est qu'il y a progrès pour notre navigation réservée, comme pour celle de concurrence, sur les côtes occidentales d'Afrique; proclamons-le à l'honneur des armateurs de nos ports et des capitaines de commerce auxquels ils accordent leur confiance; notre plus douce récompense serait de penser que nos efforts et nos travaux personnels n'ont pas été complétement étrangers à ce double succès commercial et maritime.

FIN DE LA DESCRIPTION COMMERCIALE DES CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.

NOTICE

PRÉLIMINAIRE ET HISTORIQUE

SUR

L'ABOLITION DE LA TRAITE DES NOIRS.

Avant de nous étendre sur la situation de la traite des noirs aux côtes d'Afrique, nous croyons indispensable de rappeler sommairement quelle part ont prise l'ancien et le nouveau monde à l'abolition du trafic des esclaves, cet odieux fléau qui a longtemps dégradé l'Europe, qui afflige encore l'humanité et désole la malheureuse Afrique.

Ce fut en Angleterre que les abolitionistes de la traite et de l'émancipation entreprirent d'abord une lutte ardente contre les commerçants, les industriels et les colons, tous gens intéressés au maintien de l'exploitation forcée de la race noire par la race blanche dans les colonies à denrées tropicales.

Après une lutte de quinze années, l'éloquente voix de Wilberforce parvint enfin à l'emporter dans le parlement britannique, et, le 2 mars 1807, la traite des noirs fut entièrement abolie par l'Angleterre.

Presqu'en même temps les États-Unis d'Amérique imitèrent cet exemple.

Dès lors la Grande-Bretagne était intéressée à l'adoption universelle de cette mesure; elle venait de briser un des

instruments de sa prospérité coloniale, et si son gouvernement s'y était enfin décidé, c'est qu'il avait compris que tôt ou tard les autres gouvernements seraient contraints de l'imiter; c'est qu'il avait compris que, la ruine des colonies à sucre des Antilles devenant la conséquence probable de cette mesure, le commerce anglais, qui possédait l'Inde, finirait toujours par dominer les marchés des autres puissances coloniales. On le voit donc, le parti commerçant et industriel ayant été vaincu par le parti humanitaire, il était du devoir des hommes d'État de la Grande-Bretagne de faire tourner plus tard la solution de ce problème philanthropique au profit des vaincus eux-mêmes et du pays tout entier; il était du devoir de ces hommes d'État de poursuivre une solution analogue près des autres peuples, avec cette opiniâtreté qui est un des caractères particuliers de la race britannique. Les diplomates anglais se mirent donc à l'œuvre et réussirent, au bout de quelques années, à faire adopter par plusieurs puissances le principe de l'abolition de la traite.

La France elle-même, quoique en guerre avec la Grande-Bretagne, ne put résister à l'invasion des idées philanthropiques; toutefois ce n'est à aucune suggestion étrangère que l'on doit attribuer chez elle l'initiative de l'abolition immédiate de la traite des noirs, car cette abolition, consacrée en principe par le traité de 1814, ne fut réellement déclarée que par un décret du 29 mars 1815 par l'empereur Napoléon, qui avait jugé enfin le moment venu de faire droit à bien des exigences de l'opinion publique. L'ordonnance royale du 8 janvier 1817, la loi du 25 avril 1827 et la loi du 4 mars 1831 vinrent successivement déterminer, puis aggraver les peines qu'encourraient à l'avenir les négriers français : la loi de 1831 surtout était des plus sévères, puisqu'elle les condamnait aux travaux forcés, eux et leurs complices.

Toutefois l'Angleterre se plaignait encore que, faute d'un nombre suffisant de croiseurs français sur les côtes

d'Afrique, la traite y fût faite, non-seulement par des négriers français, mais encore par des étrangers qui arboraient le pavillon de France et abritaient ainsi cet odieux trafic sous l'impunité de nos couleurs.

Au lieu d'insister sur la nécessité d'un plus grand développement de nos forces navales aux côtes d'Afriques, elle sollicita la concession d'un droit qu'elle poursuivait depuis longtemps déjà, le droit de visiter, et, au besoin, de capturer des navires français ou étrangers couverts des couleurs de la France qui seraient rencontrés dans telles et telles zones de l'Océan, avec les apparences d'un bâtiment négrier : c'est ainsi que fut conclue la convention du 30 novembre 1831, suivie de la convention supplémentaire du 23 mars 1833, contenant les stipulations de détail nécessaires à la mise à exécution de celle qui l'avait précédée ; ce droit de visite et de capture était réciproque, à la vérité; mais, en fait, cette réciprocité était illusoire, vu la différence du chiffre des croiseurs des deux nations chargés de la police des mers d'Afrique. L'Angleterre en avait déjà conclu d'autres avec la plupart des nations de l'ancien et du nouveau continent, les États-Unis exceptés; ses croiseurs qui sillonnaient de toutes parts les mers africaines furent donc chargés de la police presque universelle de ces mers ; quant aux nôtres, réduits à deux ou trois petits navires, c'est à peine s'ils suffisaient à la protection de notre commerce de troque, qui commençait à renaître sur les côtes occidentales de l'Afrique.

Cette police étrangère ne donna lieu à aucune réclamation, pendant les premières années, de la part de nos navires de commerce ; mais plus tard, et en 1840 surtout, quand l'horizon politique se rembrunit, des molestations sans nombre furent subies par nos navires troqueurs en butte aux investigations, souvent vexatoires, d'un grand nombre de croiseurs britanniques ; nous eûmes personnellement à lutter avec énergie contre les abus de ce droit de visite, et les choses en étaient venues à ce point que nos deux ou trois navires de guerre ne rencontraient plus les nom-

breux croiseurs anglais qu'en état de branle-bas de combat.

Malgré cette fâcheuse situation des choses dans les mers d'Afrique, le gouvernement français crut devoir étendre encore les zones où les Anglais exerceraient à l'avenir le droit de visite et de capture réciproque, et le traité du 20 décembre 1841 fut, dans ce but, signé par les plénipotentiaires de France, d'Angleterre, d'Autriche, de Prusse et de Russie; on sait par quel enchaînement de circonstances ce traité, que réprouva vivement l'opinion du pays et des deux Chambres, non-seulement ne fut pas ratifié, mais devint le point de départ d'attaques générales et répétées contre les conventions de 1831 et 1833.

Un fait significatif rendit plus évidente encore la nécessité d'abolir ces dernières.

Les États-Unis d'Amérique s'étaient constamment refusé à conclure avec l'Angleterre des conventions de visite et de capture réciproque; mais si, d'un côté, ils avaient ainsi mieux sauvegardé la dignité de leurs couleurs, d'un autre, ils n'avaient pu empêcher, n'ayant pas d'escadre en croisière à la côte d'Afrique, que ces couleurs ne couvrissent souvent l'odieux trafic des esclaves; ils finirent par le comprendre et conclurent un traité particulier avec l'Angleterre. Dans ce traité, sans conférer aux croiseurs britanniques le droit de visite et de capture à bord de leurs navires de commerce, ils leur reconnaissaient cependant, mais à leurs risques et périls, le droit de police et d'arrestation à bord de tout navire étranger qui aurait usurpé les couleurs américaines; de plus, ils s'engageaient à entretenir une force navale de 80 bouches à feu aux côtes d'Afrique pour empêcher les navires des États-Unis de coopérer à la traite des noirs aussi activement qu'on le leur reprochait.

La conclusion de ce traité devait naturellement hâter l'abrogation des traités de 1831 à 1833 : c'est en effet ce qui eut lieu. La convention du 29 mai 1845, en faisant cesser le droit de visite et de capture que nous avions concédé à l'Angleterre en 1831 et 1833, mit notre marine

dans les mers d'Afrique sur le même pied que la marine des États-Unis, quant à la police de nos couleurs.

Toutefois, les éléments de cette police ne furent pas les mêmes : au lieu de concentrer, comme les États-Unis, une centaine de bouches à feu sur 4 ou 5 gros navires de guerre incapables de surveiller l'immense étendue des 1,200 lieues de côtes infestées de traite, ce fut à 25 avisos légers que cette surveillance fut confiée; on admettait que, pour faire trêve aux rigueurs du terrible climat d'Afrique et au pénible métier de croiseur, les deux tiers seulement de cette escadre seraient en service actif devant les foyers de traite, et que l'autre tiers serait, en relâche, à se ravitailler ou à se reposer de ses fatigues de mer : c'était donc 16 croiseurs environ qui devaient rester chargés de la police du pavillon national; police effective, constante, le long des 1,200 lieues de côte, où se fait encore avec activité le trafic des esclaves.

Ce système de police, mieux entendu, mais plus pénible que celui des États-Unis, a fait que, depuis 1845, aucun fait de traite des noirs n'a souillé les couleurs françaises, soit directement soit indirectement, tandis que le pavillon américain, malgré la surveillance, peu active il est vrai, de leur marine militaire, n'a cessé et ne cesse encore de couvrir assez fréquemment des faits de traite d'esclaves.

La police du pavillon national par le pavillon national, mais une police régulièrement faite, tel était le premier problème à résoudre ; je n'hésite pas à dire qu'il a été résolu par la convention du 29 mai 1845. Quant au but final, la suppression du trafic des esclaves, plusieurs motifs s'opposent à ce qu'on l'atteigne complétement ; mais avant de traiter cette question si difficile, à laquelle nous avons personnellement consacré dix années d'études pratiques sur des côtes où les Européens n'en passent pas la moitié impunément, nous devons d'abord familiariser nos lecteurs avec les détails qui concernent l'affreux trafic des noirs et ces lieux qui servent d'entrepôt de traite aux né-

griers. Le premier chapitre fera donc connaître comment se pratiquent l'achat et l'incarcération des esclaves africains dans les foyers de traite; dans le second chapitre, nous décrirons chacun de ces foyers, en parcourant de nouveau la côte du N. au S.; le troisième chapitre exposera les moyens de répression de traite employés jusqu'à ce jour, et les causes principales qui en neutralisent le bon effet.

CHAPITRE PREMIER.

ACHAT ET INCARCÉRATION DES ESCLAVES DANS LES FOYERS DE TRAITE.

Les négriers placés à la tête des marchés d'esclaves à la côte d'Afrique sont généralement Espagnols, Brésiliens et Portugais; leurs factoreries peuvent être divisées en deux catégories principales : les grands foyers de traite, où résident les plus riches parmi ces négriers, les chefs traitants en un mot, établis au milieu des barracons ou grandes cases de paille destinées à loger, soit des esclaves, soit des marchandises ; les foyers de traite secondaires, où agissent les traitants en sous-ordre conformément aux instructions qu'ils reçoivent de leurs chefs.

Des foyers de traite.

Les foyers de traite principaux, sans être tout à fait sur le littoral, ont été organisés à petite distance du bord de la mer, afin que leurs chefs eussent continuellement la faculté de s'approvisionner des marchandises qui se livrent en échange des esclaves noirs amenés de l'intérieur; puis ce voisinage de la mer leur permet d'entrer en communication rapide avec les bâtiments négriers qui apparaissent sur le littoral; tels sont : Whyda, Lagos, Kabenda, etc., dont il sera parlé plus tard.

Les foyers de traite secondaires sont de deux sortes : les uns ne se composent que d'établissements de dépôts de noirs éparpillés sur la côte pour mieux favoriser les embarquements d'esclaves à l'insu des bâtiments de guerre croiseurs; les autres sont des succursales des grands foyers de traite, mais succursales établies parfois à 15 et 20 lieues dans l'intérieur, dans le but d'y opérer des achats d'esclaves.

Les foyers de traite principaux représentent en marchandises et en matériel des valeurs souvent considérables : ainsi l'on estime que ceux établis près de Kabenda, à une demi-heure de marche du rivage, représentent une valeur de plus d'un demi-million de francs ; celui du Brésilien *Souza*, à Whyda, est estimé à plus de moitié de cette somme; les visites que j'y ai faites m'ont donné à penser, en effet, que la mise dehors des marchandises et du matériel y représentait une valeur considérable.

Provenances des esclaves noirs de traite.

Les esclaves achetés par les négriers qui résident dans les foyers de traite du littoral ou de l'intérieur proviennent de captures auxquelles donnent lieu les razzias des chefs nègres les plus belliqueux ou les plus puissants: ainsi, dès qu'un chef nègre manque de ces boissons spiritueuses que les Européens leur ont appris à désirer par-dessus tout, dès qu'il manque de tabac, d'étoffes pour ses femmes ou celles de ses guerriers, il tombe à l'improviste sur ses voisins les plus faibles et vend impitoyablement, en échange de ces marchandises, les prisonniers qu'il surprend ainsi sans défense aux traitants européens établis dans les foyers de traite; souvent les traitants eux-mêmes les excitent à alimenter leur odieux trafic à l'aide de ces moyens homicides, et cela lorsque de grandes commandes d'esclaves leur ont été faites par le traitant en chef de l'établissement principal.

Du reste, ces malheureux chefs noirs, abusés comme ils le sont par des Européens auxquels ils reconnaissent une certaine supériorité d'intelligence, ne se supposent pas criminels en attaquant et vendant ainsi leurs compatriotes africains ; l'un d'eux ne me répondait-il pas, il y a peu d'années, dans un des foyers de traite du golfe de Benin : « Toi qui es marin, tu dois savoir que les plus gros poissons mangent les petits; eh bien! ce que le grand fétiche a voulu sous l'eau, il l'a voulu sur la terre; » et les négriers de battre des mains à cet argument, que je n'eus pas de peine à rétorquer d'ailleurs par le simple exposé des éternelles notions du droit et de la justice.

Souvent ce sont les familles qui livrent et vendent elles-mêmes les membres les plus faibles dont elles se composent; cela est horrible à avouer, à croire, et cependant j'en ai acquis la triste preuve dans un interrogatoire que je fis subir, il y a plusieurs années, à l'équipage d'un navire négrier que j'avais rencontré en mer, mais qu'à cette époque je n'avais pas le droit de capturer :

parmi les jeunes filles ou femmes, il s'en trouvait qui avaient été vendues, celle-ci par son frère, en échange d'un fusil; celle-là par son mari, en échange d'un bœuf; une troisième par un ami de son père; deux autres par leur oncle; une enfin....., je n'ose le redire, avait été vendue par sa propre mère!.....

En rendant ces faits publics en janvier 1845, je me contentai d'ajouter ces quelques mots comme corollaires de leur langage si éloquent : « J'abandonne le soin des commentaires aux partisans de la traite et de l'esclavage! » et cette simple réflexion, inspirée par le spectacle révoltant de pareilles infamies, fut accueillie cependant par les imprécations des aveugles partisans de la traite et de l'esclavage.

Valeur des esclaves en marchandises.

Nous venons de citer des actes de vente isolés, dans lesquels la valeur de l'esclave n'était pas fixée régulièrement; mais il n'en est pas de même lorsque ces malheureuses victimes sont menées par bandes dans l'établissement de traite principal : leur valeur d'achat est alors cotée assez régulièrement en marchandises, suivant leur âge, leur force et leur sexe. Bien que ces prix de vente soient variables et subordonnés eux-mêmes à l'activité et à l'importance des commandes, leur moyenne est à peu près établie comme il suit: un beau noir de 20 à 25 ans est livré à un traitant négrier, par le chef de horde qui s'en est emparé violemment, en échange d'une valeur de 140 à 150 francs en marchandises, savoir : un fusil, un sabre dit manchette, un baril de poudre de 12 livres, 16 bouteilles de rhum ou d'eau-de-vie, 15 ou 16 pièces d'étoffes communes, quelques bagatelles, comme vases, assiettes, bonnets de laine, etc. Tel est le prix, ou, comme le disent les négriers qui assimilent dans leur affreux langage une créature humaine à un simple produit de troque africain, tel est le *paquet* d'un jeune et vigoureux Africain, lorsque la toise sous laquelle on le fait passer accuse une taille comprise entre 4 1/2 et 5 pieds; au-dessous de cette taille on diminue le paquet progressivement, mais la diminution porte toujours sur les étoffes et rien que sur elles. Les hommes un peu âgés sont refusés par les traitants, même lorsqu'ils sont fort vigoureux, tant les planteurs des colonies trouvent alors de difficultés à les dresser au pénible travail de la terre!

Les femmes et les jeunes filles parvenues à l'âge adulte sont payées au même prix que les hommes; celles au-dessous de cet âge ont une valeur moindre, et leur *paquet* subit alors, comme

celui des jeunes noirs, une diminution plus ou moins grande, qui porte presque toujours sur les étoffes.

Caravanes d'esclaves en marche vers les foyers de traite du littoral.

Les esclaves, une fois vendus aux traitants négriers, sont renfermés par ces derniers dans de vastes cases de paille et de bambou nommées *barracons*, où les malheureux sont enchaînés et surveillés avec soin; si ces barracons sont des succursales de traite établies dans l'intérieur, ils n'y séjournent pas longtemps; dès que leur nombre est suffisant pour former une caravane, ils sont dirigés vers le foyer de traite principal, établi non loin du bord de la mer. Ils partent ainsi sous la garde et la conduite de quelques *barraconniers* ou nègres geôliers à la solde des négriers européens: ces barraconniers sont le plus souvent des Kroumanes ou noirs de la côte de Krou, au N. de l'équateur, et dans le S., des *Kabindes* ou noirs de *Kabinda;* ils sont armés jusqu'aux dents et au nombre de 4 par section de 30 esclaves; les hommes sont liés par une corde ou une petite chaîne; souvent encore on les attache par le cou à un bâton au nombre de 3 ou 4; les femmes et les enfants marchent librement. On fait deux haltes par jour pour prendre quelque nourriture; chaque esclave porte sur lui ses vivres de toute la route. La caravane passe d'ordinaire la nuit dans des lieux sûrs et fixés d'avance; parfois il arrive que des esclaves forts et hardis s'échappent: c'est alors le devoir des barraconniers de leur courir sus et de les rattraper. Lorsque la caravane est parvenue au foyer de traite principal, on la laisse généralement s'y refaire quelque temps des fatigues de sa route avant de l'embarquer. Bien que les chefs traitants aient intérêt à préserver de toute atteinte et la santé et la vie de leurs esclaves, ils ne peuvent pas toujours arriver à ce résultat par suite des difficultés qu'ils éprouvent à assurer la nourriture d'une aussi grande agglomération d'êtres humains: la règle consiste à leur donner deux fois par jour une ration assez congrue d'ignames ou de manioc, remplacés par quelques poissons secs quand ces farineux sont rares; mais il n'arrive que trop souvent que ces mêmes hommes, qui entassent les victimes de leur cupidité par centaines dans les barracons, n'avisent pas toujours à s'approvisionner des vivres nécessaires pour leur alimentation; et alors ce sont les affreuses tortures de la faim qu'ont à supporter les esclaves. C'est dans ces tortures que se manifeste parmi ces malheureux, débilités par une nourriture insuffisante, la cachexie scorbutique, maladie qui se montre dans nos climats en temps de

Incarcération des esclaves dans les foyers de traite.

disette et de calamité publique; j'ai été témoin de ses ravages sur une réunion de près de 400 esclaves, dont le plus grand nombre avait les fonctions digestives profondément altérées; chez la plupart elle avait fait naître une grande dépravation dans le goût, et chez quelques-uns des instincts d'une cruauté féroce: ainsi, lorsque nous eûmes délivré ces malheureux des mains de leurs geôliers, les uns préféraient les aliments à demi putréfiés au pain et au riz de bonne qualité; d'autres cachaient leur viande et la dévoraient avec avidité quelques jours après, fétide et corrompue; celui-ci, que tourmentait un appétit vorace, insatiable, tentait d'étrangler son voisin pour manger sa ration; je fus même prévenu, par le médecin surveillant de ces malheureux, qu'une jeune fille s'était, nuitamment, précipitée sur le flanc d'une de ses compagnes pour la dévorer! Les calculs de leurs propres intérêts, à défaut de la voix de l'humanité, prescrivent cependant aux négriers de conjurer de pareils résultats; mais une coupable incurie fait qu'ils y échouent souvent; vainement aussi cherchent-ils à prévenir chez les noirs de leurs barracons les atteintes de marasme et de tristesse qui les leur enlèvent rapidement à la suite d'affections nostalgiques: pour y réussir cependant il les font sortir deux fois par jour des barracons et les contraignent à s'asseoir en rond, mais enchaînés, au milieu de la cour de l'établissement de traite; des barraconniers les accompagnent et les placent en ordre et à rangs serrés côte à côte; l'un de ces satellites noirs, armé d'un fouet, entonne un chant africain et frappe des mains en mesure: malheur à l'esclave qui ne l'imite pas! le fouet plane au-dessus des têtes et imprime par la terreur un mouvement énergique de joie, de rires, de chants et de battements de mains à ce vaste cercle de chair humaine; un autre barraconnier se barbouille de blanc ou de jaune et tâche d'exciter les rires par ses danses et ses contorsions.... Tels sont les moyens à l'aide desquels les négriers cherchent à combattre dans l'esprit de leurs victimes les souvenirs du toit paternel, de la famille, de la liberté. Ils prétendent pourtant bien mériter de l'humanité en agissant ainsi; mais n'est-ce donc pas encore pis que d'abandonner ces malheureux aux mélancoliques regrets de la patrie absente!

Traitements que subissent les esclaves dans les foyers de traite.

Au coucher du soleil, tous les esclaves rentrent dans les barracons; les chaînes et les liens sont minutieusement visités, et les cris continuels de *alerta,* par lesquels se répondent les fac-

tionnaires blancs et noirs postés autour de ces barracons, indiquent aux captifs que l'heure du silence a sonné, que leurs gardiens sont vigilants, et que toute tentative d'évasion est inutile.

Souvent il arrive que les barracons du foyer de traite principal ne reçoivent pas les noirs provenant des succursales de l'intérieur: c'est qu'alors les chefs traitants donnent l'ordre de les diriger de ces succursales vers ceux des foyers de traite secondaires établis près du littoral, là enfin où la présence d'un navire négrier a été annoncée ou signalée; souvent enfin les chefs noirs vont vendre directement les esclaves, devenus leur butin de guerre ou de pillage, dans les établissements de traite voisins du littoral: tout cela dépend des habitudes locales qui règnent sur les diverses fractions de côte où se montent les opérations de traite de noirs; mais le résultat est toujours le même : ce sont des jeunes gens, des jeunes filles, des enfants, arrachés violemment à leur famille, à leur pays natal, ou livrés même par des parents, des amis dépravés, ce qui est plus affreux encore, et qu'on incarcère d'abord dans un hangar de paille, en butte à des tortures de tout genre, pour les jeter ensuite pêle-mêle sur un navire négrier, où nous examinerons plus tard la destinée plus affreuse qui les attend encore.

Tel est l'odieux spectacle que présentent depuis longtemps les bords de cette malheureuse Afrique, qu'il a plu à l'Europe de désoler, de dépeupler, pour jeter dans ses colonies d'Amérique des travailleurs propres à la culture des denrées tropicales!

CHAPITRE II.

EXPLORATION DES FOYERS DE TRAITE ÉTABLIS SUR LES CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.

Depuis que le trafic des noirs s'est vu l'objet d'attaques de plus en plus sérieuses de la part de la France et de l'Angleterre, les traitants négriers de la côte d'Afrique ont apporté de grandes modifications dans le système de leurs criminelles opérations: c'est ainsi qu'ils ont éparpillé sur beaucoup de points, en les séparant par groupes et les cachant dans des bois touffus, les barracons des foyers de traite où ils enferment leurs esclaves dans l'attente du bâtiment négrier qui doit les emporter au delà des mers; non-seulement ils se sont par là rendus plus insaisissables, en prévision du cas où les croiseurs auraient songé à opérer des débarquements à main armée au sein de leurs établissements, mais, en multipliant ainsi leurs groupes de barracons, ils ont rendu la surveillance des croiseurs et, par suite, les captures des navires négriers, infiniment plus difficiles, puisque cette surveillance devait embrasser une plus grande étendue de côtes. Bon nombre de ces succursales sont donc cachées dans des bois, à peu de distance de la mer, il est vrai; mais, pour aboutir au plus grand nombre, on ne peut cheminer qu'à travers d'épais fourrés d'arbres et par d'étroits sentiers que connaissent seuls les gens familiarisés de longue main avec les localités.

On ne devra donc pas s'étonner de nous voir donner le nom générique de foyers de traite, non-seulement à une localité renfermant un grand nombre de barracons d'esclaves et de marchandises, mais aussi à une fraction de côte où ces barracons se

trouvent éparpillés par groupe à des distances souvent peu considérables, mais suffisantes cependant pour compliquer les embarras des croiseurs par la multiplicité des points d'embarquement d'esclaves.

Cela posé, nous allons de nouveau descendre la côte d'Afrique depuis le Cap-Vert, situé près de Gorée, et limite N. des zones où les croiseurs exercent leur surveillance, jusqu'au cap Negro, qui en est la limite S. Ces deux caps comprennent entre eux une étendue de près de 1,200 lieues de côtes, que nous allons explorer en détail, non plus cette fois pour en étudier les ressources commerciales, mais pour en examiner attentivement les foyers de traite, tout en faisant observer, d'ailleurs, que ces établissements, facilement mobilisables, ont pu et pourront encore changer de place si les négriers le jugent nécessaire. A partir du Cap-Vert ou de Gorée, se rencontre d'abord le littoral soumis à l'influence politique et commerciale des colons français du Sénégal et des colons anglais de la Gambie : aussi le commerce d'échanges, dont nous avons fait connaître les rapides progrès dans la première partie du présent volume, y a-t-il complétement déraciné les habitudes de traite de noirs; il faut donc dépasser la Cazamance (voir la carte n° 2, à la fin du volume), et se présenter à l'ouvert de l'archipel des Bissagos, pour rencontrer le plus septentrional des foyers de traite qu'aient organisés les négriers sur la côte occidentale d'Afrique. Ce grand foyer, qui s'étend depuis le Rio-Cacheo jusqu'aux îles de Loss, s'alimente de noirs de traite par la voie des nombreux canaux du Rio-Cacheo, du Rio-Geba, du Rio-Grande, et du Rio-Nunez, Rio-Compouny, Rio-Pongo, Rio-Cappatchez, qui découpent en tous sens les terrains alluvionnaires situés en face des îles Bissagos : des achats isolés d'esclaves se font dans la plus grande partie des comptoirs de ces rivières, mais leur agglomération dans des barracons et leur embarquement à bord de bâtiments négriers n'ont plus guère lieu que dans les canaux marécageux du Rio-Pongo, encore ignorés hydrographiquement, tant ils sont multiples et difficilement accessibles à des embarcations. Le temps n'est pas éloigné, d'ailleurs, où des opérations de traite se liaient directement dans les rivières portugaises des Bissagos; mais cet état de choses s'est modifié depuis que le cabinet de Lisbonne a pris au sérieux l'abolition de la traite dans ses possessions africaines. Sans cesser,

Estuaire des Bissagos.

Rio-Pongo.

nous le croyons du moins, de participer à ce trafic en expédiant sur tel ou tel point, par des canaux intérieurs, mais hors du territoire colonial, des noirs achetés aux caravanes de Mandingues, les négriers portugais ne se livrent plus, aussi ouvertement qu'autrefois, à ces opérations criminelles; il est donc encore nécessaire de continuer à surveiller activement les canaux de l'archipel des Bissagos et les établissements européens du Rio-Geba, Rio-Grande, Boulam, etc., d'autant plus qu'on peut suivre alors, pour ainsi dire à la piste, les navires qui arrivent à ces points régulièrement expédiés, afin de s'y vendre à des traitants négriers en correspondance avec les établissements de traite du Rio-Pongo : les conditions de cette vente portent d'ordinaire qu'à une époque fixée, dans un lieu donné, le navire leur sera livré au moment où la cargaison d'esclaves sera prête à être embarquée à bord sous la direction et la conduite de tout un équipage de négriers; c'est ainsi que des bâtiments de commerce sont subitement transformés, de navires irréprochables qu'ils sont, en bâtiments négriers, pourvus alors de papiers faux ou irréguliers, lesquels portent d'ordinaire le cachet de la nationalité brésilienne ou espagnole. Le capitaine du navire ainsi vendu, en échanges de piastres ou de traites certaines, s'embarque alors sur un autre bâtiment pour retourner chez lui; quelquefois son équipage l'accompagne, quelquefois il reste à bord pour partager la fortune de leur ancien navire, devenu négrier.

Ces sortes d'opérations sont fréquemment reprochées aux capitaines des bâtiments de commerce des États-Unis, dont la police, comme nous l'avons déjà remarqué, n'est pas faite avec une activité sérieuse; on finirait peut-être par adresser les mêmes reproches à notre marine, si nos croiseurs cessaient de sillonner en tous sens l'archipel des Bissagos : il importe donc d'y promener continuellement notre pavillon, car les opérations peuvent s'y ramifier à l'infini, grâce aux canaux ou criques qui entrecoupent en tous sens le delta situé en regard de cet archipel.

La subdivision chargée de la surveillance de la côte que nous venons de parcourir prend le nom de subdivision des Bissagos.

Au Rio-Pongo succèdent plusieurs rivières avec lesquelles il communique par la voie de criques admirablement propres à seconder les habitudes de traite qu'on remarque chez les habi-

tants de tout ce delta marécageux ; puis l'on passe devant les rivières Mellacorée, Scarcies, etc., où le commerce de troque, comme on l'a vu, a substitué l'échange des produits licites, des arachides principalement, au trafic abandonné des esclaves. Nous sommes devant Sierra-Leone, le berceau de la liberté africaine ; nous le dépassons, et, après avoir doublé le banc Sainte-Anne, nous arrivons devant l'entrée de la rivière Shebar.

Shebar.

Shebar est le foyer de traite le plus septentrional de la zone confiée à la surveillance de la seconde subdivision, dite de la côte des Graines ; les barracons à esclaves, et le village du roi qui les protége, sont situés à bonne distance dans le haut de la rivière Shebar, dont l'accès est rendu fort difficile par un courant de foudre et des brisants formidables qui en barrent l'entrée ; la surveillance constante dont cette embouchure de rivière est l'objet de la part des croiseurs fait que l'embarquement des noirs à bord des bâtiments négriers s'opère assez loin de Shebar même : tantôt c'est devant les bancs de Sherbro, tantôt sur l'un des points de l'immense baie de Yawry, c'est-à-dire 5, 10 et 15 lieues plus N. ; que les rendez-vous sont indiqués, à l'aide de rapides pirogues, aux négriers attendus ou en vue ; les nombreuses criques ou canaux, dont le littoral d'Afrique est presque partout entrecoupé, facilitent singulièrement ces migrations d'esclaves, que l'on transporte alors dans des pirogues d'un point à un autre ; mais souvent aussi elles s'effectuent par terre et à marches forcées : il en coûte alors la vie aux plus faibles, aux femmes et aux enfants, qui succombent souvent aux fatigues de la route.

Gallinas
(Soleyman.

Après l'embouchure de Shebar se voit celle de la rivière Gallinas, qui communiquait naguère encore avec la rivière Soleyman ; bien qu'un violent raz de marée en ait fait deux cours d'eau différents, en les séparant par un amas de sable, les opérations de traite de noirs sont communes à ces deux rivières ; du reste, la présence constante de croiseurs sur ces points y a rendu bien difficile l'embarquement des esclaves.

Les barracons de traite de Gallinas sont situés au fond d'une crique dans la branche méridionale de cette rivière ; ceux qu'on remarque en face de l'entrée de la rivière ne renferment pas d'esclaves, mais constituent la factorerie à marchandises des Européens négriers établis sur ce point. Quant aux barracons de traite de Soleyman, ils sont situés sur les bords de cette ri-

vière, à 2 lieues de son embouchure environ ; pour y arriver, il faut d'abord en franchir la barre, ce qui n'est pas toujours possible, puis en remonter le cours, qui est étroit, sinueux, encombré de roches et dominé par des bois très-touffus : aussi une descente à main armée jusqu'à ce point aurait-elle à vaincre une grande résistance de la part des naturels, qui s'embusqueraient inévitablement dans les taillis fourrés des deux rives et feraient un feu de mousqueterie terrible sur les embarcations ainsi livrées sans abri à leurs coups ; ces gens, qui ont des intérêts communs avec les négriers européens et brésiliens, sont parfaitement approvisionnés par ces derniers de poudre et d'armes à feu ; aussi naguère encore le commodore de la station anglaise, qui avait à venger de mauvais traitements faits à des sujets anglais sur ce point, a-t-il reculé devant une expédition à main armée contre les naturels de cette rivière.

Il se trouve aussi d'autres barracons à esclaves près du village de *Manna ;* mais ils ont plutôt le caractère de barracons d'entrepôt, c'est-à-dire qu'on y renferme momentanément les cargaisons d'esclaves dont l'embarquement est décidé, dans ces parages, entre les traitants et les capitaines négriers ; on en trouve de cette espèce au nord et au sud de Gallinas. Les correspondances épistolaires établissent ainsi le jour et le lieu du rendez-vous là où le croiseur n'a point paru, ne semble pas devoir paraître ; des feux allumés la nuit sur le rivage servent en outre de signaux, de points de reconnaissance, et c'est ainsi que les négriers ne parviennent que trop souvent à consommer leurs opérations de traite avec impunité. Nous passons devant le cap de Monte, dont les environs renferment, assure-t-on, des barracons d'entrepôt cachés au milieu d'épais fourrés d'arbres et non loin du littoral ; ce qui est positif, c'est qu'il existe entre les traitants de ce point et ceux de Gallinas et Soleyman des relations actives et fort équivoques.

Nous passons devant Mesurade et Grand-Bassa appartenant à la colonie fondée par des hommes de couleur américains, et nous arrivons devant le foyer de traite de New-Sestre ou Young-Sestre, le plus S. des foyers de traite établis sur la côte des Graines : jadis situés près du bord de la mer, dans le fond de la petite anse où s'élève le village de New-Sestre, les barracons de cet établissement ont été depuis élevés et cachés dans les bois de l'intérieur, à quelques milles de distance du littoral. Ce point

New-Sestre ou Young-Sestre.

produit beaucoup de riz, denrée précieuse pour les traitants négriers qui ont à nourrir de nombreux esclaves, soit à terre, soit à bord.

Sous ce rapport, la fertilité des points que nous venons de parcourir n'a pas peu contribué à donner de l'essor au trafic des esclaves sur la fraction de côte qui s'étend entre Shebar et New-Sestre; du reste, cet essor a été grandement comprimé par les croiseurs depuis quelques années : la traite des noirs y semble aux abois et abandonnée même, assure-t-on, par le riche négrier Pedro-Blanco qui était jadis l'âme de ce trafic criminel dans ces parages.

A partir de New-Sestre, on ne rencontre plus de foyers de traite de noirs sur le reste de la côte des Graines; bien que la subdivision chargée de cette fraction de côte, et désignée sous le nom de subdivision de la côte des Graines, puisse étendre au besoin sa surveillance jusqu'au cap des Palmes, les nécessités de cette surveillance ne rendent pas sa présence nécessaire sur cette seconde partie de la côte.

Nous passons rapidement devant la côte d'Ivoire et la côte d'Or, absorbées tout entières, comme nous l'avons déjà vu, par le développement des produits de leur sol; ce n'est qu'à l'extrémité orientale de cette dernière côte que nous retrouvons de nouveau des établissements de traite d'esclaves : ce sont ceux que les négriers ont de tout temps multipliés dans le golfe de Benin, si favorable à leurs opérations criminelles. Ce golfe, qui est compris entre le cap Saint-Paul et le cap Formose, présente entre ces deux caps plusieurs foyers de traite principaux, qu'alimentent d'esclaves les belliqueuses populations du Dahomey, du Yebou et du Benin adossées à son littoral; comme il est d'ailleurs contourné intérieurement dans presque toute son étendue par des lagunes qui s'étendent à petite distance de la plage, on conçoit les immenses facilités qu'y rencontrent les négriers pour opérer rapidement le transport de leurs cargaisons d'esclaves au point du littoral où a paru le bâtiment négrier.

Le premier de ces foyers de traite est celui d'*Awey*, situé sur le revers du cap Saint-Paul, entre le fleuve Volta et le fort danois en ruines de Quitta.

Awey. Entre Awey et Whyda, grand foyer de traite situé à peu près au milieu du golfe de Benin, s'élèvent plusieurs villages, et

entre autres Petit et Grand-Popo, où la surveillance doit être presque aussi continue que devant les foyers de traite eux-mêmes; les traitants peuvent en effet y diriger subitement une cargaison d'esclaves si le bâtiment négrier a paru ou s'est fait annoncer sur ces points.

Whyda.

Quant au foyer de traite de Whyda, il est renommé depuis longtemps; c'est un établissement considérable, bâti dans l'intérieur au delà de plusieurs lagunes qui le séparent du littoral. Il s'élève au milieu des débris de trois forts, français, anglais et portugais, destinés jadis à protéger le criminel trafic dont la honte rejaillit encore sur l'Europe. L'établissement de Whyda est entouré et soutenu par une population nombreuse, qui s'appuie elle-même sur l'armée du Dahomey, évaluée à 20,000 ou 25,000 combattants aguerris et bien pourvus d'armes à feu.

Il se trouve à Whyda plusieurs négriers espagnols et brésiliens, dont le plus riche est le sieur Souza, associé d'intérêts depuis longtemps avec le roi du Dahomey; ce dernier se charge d'approvisionner Whyda d'esclaves qu'il se procure en guerroyant avec les peuplades voisines; le plus souvent, du reste, c'est à l'improviste que ses hommes de guerre, bien pourvus d'armes à feu, tombent sur ces peuplades isolées et sans défense.

Lagos, dit Oûny.

Lagos, connu parmi les négriers sous le nom d'Oûny, succède à *Whyda* et le surpasse encore en importance comme foyer de traite; une partie des établissements des négriers est située sur le lac Cradou, devant l'entrée de ce lac, dite improprement rivière Lagos, laquelle est barrée par un triple rempart de brisants redoutables. Le faible brassiage que l'on trouve dans le fond du golfe de Benin, à l'E. de Lagos, et la force du courant, qui jette constamment les croiseurs dans le fond du golfe, y rendent le métier de ces derniers aussi pénible que difficile; et pendant que les croiseurs rencontrent ces obstacles, les négriers, au contraire, trouvent de grandes facilités dans la vaste étendue du lac Cradou, dont les pirogues peuvent transporter facilement des cargaisons d'esclaves pour les jeter sur un point quelconque de la langue sablonneuse qui sépare ce lac de la mer.

Le golfe de Benin, d'ailleurs, est hérissé d'un rempart formidable de brisants dans toute son étendue; pas un seul endroit où l'on puisse communiquer avec le littoral par une autre voie que celles de pirogues bien construites, bien pagayées; et encore

m'est-il arrivé de chavirer itérativement avec ces mêmes pirogues au milieu des lames énormes qui forment la barre continue de la plage. Ces obstacles, loin d'entraver les opérations des négriers, semblent au contraire les favoriser : aussi les croiseurs n'ont-ils pas réussi devant ces foyers de traite, aussi bien que sur la côte des Graines, à capturer les trafiquants d'esclaves et à faire avorter leurs plans. On assure, toutefois, que récemment on y a mis à mort, près de Lagos, 1,500 esclaves, qu'il devenait en même temps impossible de nourrir à terre ou de faire embarquer; si les infâmes ont eu recours, en effet, à une extrémité aussi barbare, le sang de leurs victimes, en même temps qu'il crie vengeance, a coulé du moins comme preuve terrible que leur odieux trafic commençait à se voir réduit aux abois. On conçoit, en effet, que le massacre de tant d'esclaves représente pour leurs bourreaux une perte matérielle énorme, et à laquelle ils n'ont dû se résoudre qu'en présence de la plus absolue nécessité.

Nous avons vu, dans la première partie de ce volume, que le commerce d'huile de palme commençait à prendre une certaine extension dans les parages de Whyda et de Badagry : cette traite y attire annuellement dix à douze navires troqueurs, lesquels y viennent d'autant plus volontiers que c'est le prétexte honnête dont ils se servent pour approvisionner ces établissements de marchandises propres à la traite des esclaves; d'autres, et ce sont le plus souvent des navires des États-Unis, mouillent devant ces points, même devant Lagos, pour se vendre aux négriers établis à terre, et subir, après cette vente, la transformation immédiate dont nous avons déjà parlé, celle de bâtiment troqueur en bâtiment négrier.

Après la rivière de Benin le littoral se montre jusqu'au cap *Formose*, et même au delà dans le golfe de Biafra, entrecoupé par de nombreux cours d'eau qui forment le vaste delta du Niger ou Kouara; dans ces rivières la traite des noirs ne se fait guère que par opérations isolées et cela en grande partie à cause du développement qu'y a pris le commerce d'huile de palme, surtout dans le Bony, les Calebar et le Cameroons; quant à la fraction de côte qui s'étend depuis Cameroons jusqu'au Gabon, on y trouve les habitudes du commerce licite, principalement de la troque d'ivoire que cette fraction de côte produit en grande quantité.

Opérations de traite isolées du golfe de Biafra.

Le golfe de Biafra exige cependant une certaine surveillance, et surtout la baie de Corisco, où des Espagnols ont lié naguère encore des opérations de traite, c'est devant Corisco que, sans plus de façon, un bâtiment négrier s'est emparé violemment d'une pirogue armée par des noirs pêcheurs de la côte, dont il s'est fait ainsi un supplément de cargaison humaine; ces cas de piraterie ne se sont malheureusement renouvelés que trop fréquemment dans les mers d'Afrique. Corisco.

Nous arrivons devant le Gabon, possession française, où il a suffi d'arborer nos couleurs sur un blockhaus de bois pour faire tomber, sans effusion de sang, le commerce criminel que les croiseurs anglais avaient en vain cherché à y détruire antérieurement à nos traités de souveraineté et d'occupation. Le Gabon.

Le Gabon est une possession précieuse, indispensable même pour nos croiseurs, qui sans ce point ne sauraient où se ravitailler, soit en vivres, soit en rechanges, dans le fond du golfe de Guinée.

Quelques magasins en bois y ont été élevés; des constructions en maçonnerie vont les compléter, et d'ailleurs une corvette de charge y sert en même temps de magasin et d'hôpital flottant: elle est chargée de la police des deux rives du fleuve au point de vue de la traite des noirs, qui a complétement disparu devant le pavillon de la France.

Il nous reste maintenant à multiplier nos efforts pour que les naturels, qui souffrent beaucoup, matériellement parlant, de la suppression de la traite des noirs, cette source criminelle de leurs anciennes richesses, trouvent des dédommagements d'un autre genre dans la traite des produits licites et des travaux d'agriculture bien entendus; c'est une œuvre difficile sans doute à entreprendre, et cependant la fécondité du sol s'y prête merveilleusement.

Au Gabon se termine la zone de surveillance de la troisième subdivision, dite de Benin et Biafra; elle a une étendue de plus de 200 lieues de littoral à surveiller, sur lesquelles les 110 lieues de côte qui s'étendent du cap Saint-Paul au cap Formose, et particulièrement les 80 lieues comprises entre le premier de ces caps et la rivière Benin, doivent être surtout l'objet de ses constantes préoccupations.

Nous quittons le Gabon pour explorer les côtes de Loango et du Congo: ce sont celles où le trafic des esclaves est le plus vigoureusement organisé. Loango et Kabenda sont les deux centres

principaux de ce trafic sur les côtes qui s'étendent depuis le Gabon jusqu'à Saint-Paul de Loanda, côtes où des négriers brésiliens parviennent encore, en grand nombre, à tromper la surveillance dont ils sont l'objet.

La plupart des foyers de traite que nous allons passer en revue en explorant ce littoral, ne sont donc guère que des succursales et dépendances de ces deux grands centres de traite où de riches négriers espagnols, portugais et brésiliens ont fixé leur résidence.

Cette zone de croisière est confiée à la 4[e] subdivision, dite du Congo; le premier foyer de traite qu'elle y doit surveiller est Sangatang, situé par 0° 27′ S., presque intermédiaire entre le Gabon et le cap Lopez. Il s'y trouve deux factoreries de traite, dont l'une est dirigée par un Brésilien et l'autre par un Portugais.

Sangatang. C'est le roi de Nazareth qui protége et alimente ce pays d'esclaves; certains chefs gabonnais y dirigent bien encore, par la voie de terre, des captifs provenant de l'intérieur; mais, obligés de payer des droits assez forts aux chefs des pays qu'ils traversent avec leurs caravanes d'esclaves, ils finiront tôt ou tard par renoncer définitivement à ce trafic.

Les établissements sont situés sur le bord de la mer, mais la plage y est barrée; le mouillage y est obstrué par des bancs où les négriers s'aventurent sans crainte, guidés comme ils le sont par d'excellents pilotes noirs; les croiseurs, calant beaucoup plus d'eau, s'exposent à des échouages et quelquefois à pis que cela, s'ils veulent serrer ce point de trop près : aussi est-ce un de ceux que l'on doit faire surveiller de préférence par des embarcations bien armées en guerre.

Les barracons de Fernand-Vas, situés à 6 ou 7 milles au-dessous du cap de ce nom, succèdent à ceux de Sangatang et passent pour des factoreries à deux fins, comme il s'en voit beaucoup sur la côte que nous allons parcourir désormais, c'est-à-dire qu'on y trafique sans doute en grande quantité de l'orseille et de l'ivoire, etc..., mais qu'on n'y néglige pas une opération de traite quand l'occasion se montre favorable pour l'entreprendre.

Fernand Vas et Rio-Cama.

Près du Rio-Cama se trouvent des factoreries qui ont, plus que celles de Fernand-Vas, le caractère de foyers de traite.

Mayumba. Viennent ensuite les barracons de *Mayumba*, qui sont sous la

direction d'un traitant espagnol et renferment, assure-t-on, de 500 à 600 noirs habituellement en permanence.

Après *Mayumba* se voit la pointe *Banda,* en dedans de laquelle se creuse une baie où s'élèvent plusieurs villages éparpillés et une douzaine de barracons: ce sont des succursales du foyer de traite central de Loango: on estime qu'il s'y trouve assez ordinairement de 700 à 800 esclaves attendant une destination.

A *Banda* succède *Kilongo,* où s'embarquent souvent les cargaisons d'esclaves expédiées de Loango, qui en est à peu près à 10 lieues de distance dans le S.; il s'y trouve deux ou trois barracons pouvant contenir les cargaisons d'esclaves que les traitants de Loango jugent nécessaire d'expédier et de faire embarquer, soit dans le S., soit dans le N. de ce point, suivant que les croiseurs sont eux-mêmes dans le N. ou dans le S. de l'établissement. Kilongo.

On aperçoit ensuite le grand foyer central de Loango, où stationnent en grande partie les traitants espagnols, portugais et brésiliens qui perpétuent le trafic des noirs sur les côtes de la Guinée méridionale: il s'y trouve une douzaine de barracons de traite cachés à une demi-lieue du littoral; mais il y en a un plus grand nombre encore au village du roi, qui est éloigné de 4 à 5 lieues du littoral. On fait assez facilement de l'eau douce à *Loango,* et c'est une chose rare sur la plus grande partie du littoral de la Guinée sud. Loango.

Loango, serré de près par les croiseurs, tend à transporter ses opérations de traite plus au N., sur la fraction de côte que l'on vient de parcourir.

Black-Point, qui ferme au S. la baie de Loango, est un des points où viennent s'embarquer les cargaisons d'esclaves de ce foyer de traite, lorsque les négriers, qui ne perdent pas de vue les croiseurs, ont remarqué qu'ils ont avant la nuit prolongé leur bordée dans le nord de la baie.

Malemba succède à Loango: c'est l'avant-garde du grand foyer de *Kabenda*, qui expédie des noirs par terre, en 5 ou 6 heures à cette succursale, lorsqu'il est lui-même serré de près par les croiseurs. Les barracons de *Malemba* sont situés près du bord de la mer, mais sur un plateau élevé, facile à défendre, où conduit un sentier fort abrupte; puis enfin on aperçoit l'immense village de Kabenda, autre grand centre d'opérations de traite de noirs; Kabenda est dirigé par des négriers espagnols, brésiliens et portugais, qui ont pour la plupart établi leurs barracons d'esclaves dans le Malemba.

village de Cunho ou à 2 ou 3 heures de distance de *Kabenda* même. On ne trouve donc guère à ce dernier point que les factoreries dites de commerce licite, appartenant à des Américains.

Ce foyer de traite s'approvisionne en grande partie de noirs à *Bôma,* grand marché d'esclaves situé à 15 ou 20 lieues dans l'intérieur, lequel s'alimente lui-même des caravanes d'esclaves qui lui arrivent des bords du Congo.

Kabenda ne relève d'aucune puissance européenne: la rade est bonne, sa situation fort saine et son territoire fertile en végétaux de tout genre; sa nombreuse population, plus civilisée que les peuplades voisines, fournit d'excellents agents et barraconniers aux négriers européens: ce sont les Kroumanes de la Guinée sud. Toutes les conditions semblent donc réunies sur ce point pour organiser avec succès des opérations de traite de noirs: aussi les populations, généralement bien armées, sont-elles disposées à défendre au prix de leur sang un trafic dont l'odieux ne leur apparaît point encore et qui est la source de la prospérité et de la richesse du plus grand nombre. On rencontre à chaque instant en mer devant Kabenda, Loango, et en général sur toute la côte du Congo, de grandes chaloupes, voilées de deux latines et d'un foc, lesquelles servent activement aux communications et au transport de marchandises entre ces deux centres principaux et leurs succursales de la côte; sans aucun doute ces chaloupes sont des instruments de traite de noirs, mais comme, d'un autre côté, elles servent aussi aux transactions de commerce licite des factoreries européennes établies dans ces parages, les croiseurs ne se croient pas en droit de les capturer.

Le Congo.

Nous quittons *Kabenda* et passons devant le fleuve *Congo,* où des croiseurs, mouillés constamment près de la pointe *Padron,* sont un obstacle continu à des opérations directes de traite de noirs sur ses rives; mais les habitudes de vente de noirs n'y restent pas moins pour cela invétérées parmi les naturels; seulement ces derniers conduisent leurs esclaves au marché le plus voisin d'un foyer de traite, quand les navires négriers ne parviennent pas à tromper la surveillance des croiseurs et à pénétrer jusqu'à eux en refoulant le courant de foudre du *Congo.*

Mangal Pequena, et Mangal Grande.

Après avoir dépassé ce fleuve on trouve l'établissement de traite de *Mangal-Pequena,* non porté sur les cartes marines et situé par 6° 35′ de latitude et 18° 37′ de longitude, puis celui de

Mangal-Grande, que les cartes ne signalent pas davantage et qui est situé par 6° 40′ de latitude et 10° 8′ de longitude : ces deux établissements renferment 6 à 8 barracons de traite, au milieu desquels s'élèvent ceux d'une factorerie de commerce d'orseille battant pavillon américain ; trois autres barracons à esclaves se voient un peu au S. de *Mangal-Grande*. Les embarquements d'esclaves s'opèrent plus facilement sur la fraction de côte que nous allons parcourir désormais, vu que les *ras de marée*, désignés sur ce littoral sous le nom de *caléma*, sont moins violents au S. qu'au N. du Congo ; les navires négriers trouvent aussi plus de facilités à se cacher contre les terres élevées de ce littoral. Le village d'*Ambrizette* succède ensuite : c'est une succursale de traite d'Ambriz ; il s'y trouve des factoreries anglaises et américaines de commerce licite ; sa position n'étant pas déterminée sur les cartes marines, nous indiquons sa latitude, qui est de 7° 20′, et sa longitude, qui est de 10° 30′. Ambrizette.

Par 7° 31′ de latitude et 10° 38′ de longitude se voient 4 ou 5 barracons élevés au point de *Mafouka*, où les négriers d'Ambriz expédient souvent et embarquent leurs cargaisons d'esclaves. On ne tarde pas à apercevoir *Ambriz*, qui est à la fois un centre de commerce licite assez important et un foyer de traite alimenté par des négociants portugais de la ville de Saint-Paul de Loanda, située à 15 lieues dans le sud. Mafouka.

Les factoreries commerciales de ce point sont portugaises, anglaises et américaines ; naguère encore il s'y trouvait aussi une factorerie française, mais elle vient d'être évacuée : elles traitent de l'orseille, de la cire, de l'ivoire, etc. Le village et les établissements sont situés sur un morne élevé qu'on aperçoit tout d'abord de la mer ; mais les barracons à esclaves ne s'aperçoivent pas du large.

Ambriz, comme les autres foyers de traite, embarque ses esclaves au N. ou au S. de sa baie, suivant les localités où rôdent les croiseurs et où le bâtiment négrier a été signalé. Un des points au N. d'Ambriz, où ces derniers viennent chercher souvent leur cargaison d'esclaves est la pointe de *Seid-Rebambo* ; au S., c'est dans une baie située un peu au N. de la pointe *Dandé*, laquelle leur offre de grandes facilités de communications : le N. comme le S. de la pointe *Dandé* doivent donc être surveillés activement comme étant des succursales d'opérations des négriers d'Ambriz ou de ceux de Saint-Paul de Loanda ; ces der- Ambriz.

niers, du reste, sont actuellement surveillés et serrés de près par l'administration portugaise de cet établissement.

Saint-Paul de Loanda.

Saint-Paul de Loanda, qui s'aperçoit ensuite, est le chef-lieu de la colonie portugaise d'Angola; il a, depuis trois ans, cessé d'être un actif foyer de traite, grâce au caractère, au zèle et à la capacité de son gouverneur actuel, M. d'Acunha, capitaine de vaisseau de la marine portugaise. Sans doute il s'y trouve bien encore des trafiquants de noirs qui regrettent l'ancien état de choses, en rêvent le retour, et cherchent même à lier clandestinement de nouvelles opérations de traite; mais, il faut le reconnaître, leur temps est passé; l'administration, comme la station portugaise, ont lavé leurs couleurs nationales de toute participation directe à cet odieux trafic, qui naguère encore avait choisi ouvertement le chef-lieu d'une province portugaise comme centre de ses opérations criminelles. Les autorités ont donc cessé d'y vendre au plus offrant des papiers de bord pour navires négriers; et désormais les caravanes d'esclaves ne traverseront plus la ville publiquement pour être ensuite entassés sur ces navires, audacieusement pavoisés du pavillon portugais.

C'est à *Saint-Paul de Loanda* que se termine la zone de croisière confiée à la quatrième subdivision dite du Congo : comme on le voit, sa surveillance doit être active, car sur presque tout le littoral qu'elle embrasse, et qui commence au Gabon, les foyers de traite sont parfaitement organisés et multipliés en grand nombre; les négriers qui y paraissent sont généralement expédiés du Brésil, où ils ne retournent que trop souvent après avoir consommé avec succès leurs opérations criminelles.

La dernière zone du littoral à surveiller commence à Saint-Paul de Loanda et se termine au cap Negro, près du port Alexandre, au delà duquel les opérations de traite de noirs cessent complétement.

Le *Rio-Coanza*, qui succède à Saint-Paul, est un des points où les traitants de Loanda les plus tenaces dans le trafic des noirs cherchent encore à faire aboutir des cargaisons d'esclaves : aussi est-il surveillé attentivement par les autorités portugaises.

Novo-Redondo et Kicombo.

Novo-Redondo, situé par 11° 12', et deux lieues plus S. le point de *Kicombo*, dont le mouillage offre plus de sécurité, servaient tous deux naguère encore de succursales actives de traite de noirs aux commerçants de Saint-Paul de Loanda et de Saint-Philippe de Benguela.

En continuant à descendre la côte, on rencontre le point d'*Égyto,* que ne mentionnent pas les cartes, et où se trouvent plusieurs factoreries portugaises; jadis factoreries de traite, elles sont obligées maintenant de se lancer de plus en plus dans la voie du commerce licite, celui de l'orseille entre autres, que la province de Benguela produit en abondance : les croiseurs portugais surveillent ce point avec activité. Égyto.

L'excellent abri de *Lobito,* qui précède de quelques milles seulement la ville portugaise de Saint-Philippe de Benguela, était aussi un point d'embarquement très-commode pour les opérations de traite montées par les commerçants de ce point; mais l'autorité de Benguela relève du gouverneur de Saint-Paul de Loanda, et c'est assez dire que sa surveillance à l'égard des marchands d'esclaves a pris le même caractère de sévérité qu'à Saint-Paul; c'était d'autant plus nécessaire, que Saint-Philippe de Benguela était naguère comme le chef-lieu, plus que le chef-lieu même, l'établissement central où se préparaient les coups de traite exécutés ensuite dans celles des localités voisines où aucun croiseur n'était en vue. Toutefois, l'insalubrité extraordinaire de la ville de Saint-Philippe, flanquée de marais de tous côtés, avait décidé la plupart des traitants négriers à transporter leur résidence dans l'intérieur, qui est beaucoup plus sain à habiter que le littoral; plusieurs avaient pénétré à 80 et 100 lieues et organisé leurs barracons sous la protection des chefs de peuplades. Ce qui prouve à quel degré les Africains poussent leur esprit d'aveuglement et leur ardent désir de nos spiritueux, de nos marchandises, c'est précisément cette protection tutélaire, efficace, dont ils entourent, dans le cœur de leur pays même, les négriers européens qui viennent sans escorte, sans force matérielle, leur apprendre à se battre entre eux pour se vendre ensuite en échange d'un peu d'eau-de-vie, de poudre et d'étoffe! Leur criminel métier semble les couvrir d'une égide inviolable aux yeux de ces avides et barbares peuplades, si peu capables d'apprécier leurs véritables intérêts. Lobito. Saint-Philippe de Benguela.

Après *Benguela*, la côte est dentelée en baies plus ou moins profondes, où l'on aperçoit des établissements portugais à double fin; c'est en effet le nom qu'ils méritent: car bien que la traite de l'orseille, de la cire et de l'ivoire, en un mot le commerce licite, soit le but apparent de leurs transactions, les points de *Salinas, Loacho, Cayo,* etc., qui renferment des factoreries du Salines, Loach et Cayo.

même genre, ont été les théâtres, et pourraient l'être encore, de nombreux coups de traite d'esclaves; la baie des Éléphants, le cap Sainte-Marie et les environs de la baie des Tigres doivent être l'objet d'une surveillance semblable.

Moss-Amedès. Le premier établissement que l'on rencontre ensuite, lequel est en même temps le dernier qu'aient fondé les Portugais sur cette côte, est celui de *Moss-Amedès,* situé au point que les cartes désignent généralement sous le nom de Little-Fish-Bay. C'est depuis huit à dix ans seulement que les Portugais ont jeté les bases d'un établissement militaire et commercial dans cette localité, beaucoup plus salubre que Benguela, et bien autrement féconde en ressources précieuses pour la navigation, telles que vivres frais, légumes, aiguades, etc. Les quelques traitants portugais établis à ce point ne laissent pas que de joindre aux bénéfices assez lents du commerce licite ceux des opérations de traite que des circonstances favorables leur permettent d'organiser dans les environs; c'est alors au port voisin d'Alexandre, vrai désert de sable, qu'ils font exécuter les embarquements d'esclaves à bord des bâtiments négriers.

Port Alexandre. Au port Alexandre se termine la zone confiée à la surveillance de la 5e subdivision et en même temps les douze cents lieues de côte où la traite des noirs a éparpillé ses foyers d'opérations; au sud de ce point le littoral manque complétement de végétation et même d'eau douce: aussi est-il désert pendant un espace de près de cent cinquante lieues, c'est-à-dire jusqu'au pays des Damaras et des Boschmans.

La zone de croisière de cette 5e subdivision est surtout surveillée et sillonnée en tous sens par une division de cinq à six bâtiments de guerre portugais; combinant ses efforts avec ceux du gouverneur de la colonie d'Angola elle a pris à tâche d'anéantir le trafic des esclaves sous le pavillon portugais, et on ne peut méconnaître qu'elle y a sérieusement réussi depuis quelque temps.

CHAPITRE III.

DE LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES NOIRS.

Jusqu'à ce jour les moyens employés pour la répression de la traite des noirs ont consisté à établir des croiseurs devant les foyers de traite pour s'emparer, soit comme négriers, soit comme pirates, des navires négriers qui venaient y chercher des cargaisons d'esclaves pour les transporter dans le nouveau continent à travers l'Atlantique.

Ce système de croisières a pu réussir à comprimer la traite, mais il a été trouvé insuffisant pour la faire cesser complétement, ainsi que nous le verrons tout à l'heure.

Quelques mots d'abord sur son application ; nous suivrons ensuite le navire négrier en haute mer, puis nous calculerons les bénéfices énormes qu'il retire de son opération de traite, quand il est parvenu à débarquer ses esclaves sur le continent américain.

Bâtiments de guerre en croisière.

Les croiseurs établis devant les foyers de traite doivent avoir pour règle à peu près constante de se tenir hors de vue de terre, bien qu'à portée d'y arriver à l'improviste en peu d'heures ; autrement tous leurs mouvements sont suivis et signalés par les traitants négriers établis sur le littoral : leur direction, leurs mouvements, leur présence sur tel ou tel point, rien n'échappe à ces derniers, qui en déduisent souvent avec une perspicacité remarquable le point où ils se trouveront dans un temps donné. Les croiseurs doivent donc se tenir assez volontiers près de terre pendant la nuit, mais prendre le large vers trois heures du matin, et parcourir ensuite le plus grand espace possible, parallèlement à la côte, pendant le jour. Le seul avantage que retirent les croiseurs de leur présence près de la côte, c'est de surveiller souvent les bâtiments au mouillage; mais, hors le cas où ces

derniers se préparent à subir une transformation subite de troqueurs en négriers, il est rare que les navires mouillés sur les rades mêmes des foyers de traite n'aient pas leurs papiers de bord parfaitement en règle.

Bâtiments négriers à la côte d'Afrique.

Les Brésiliens seuls font franchement la traite : ils arrivent à la côte sans papiers de bord ou avec de fausses expéditions; il est rare qu'ils mouillent : un coup de traite pour eux est une affaire de trois ou quatre heures; ce peu de temps leur suffit pour paraître devant la localité où ne se trouve pas de croisière et où la cargaison d'esclaves a été dirigée d'avance, comme nous l'avons dit précédemment; puis des pirogues où s'embarquent les esclaves franchissent les brisants sous la conduite des Kroumanes ou des Kabindes, arrivent à bord, en repartent, y reviennent chargées de nouveaux esclaves, et tout cela avec une rapidité incroyable.

Le Brésil et la Havane, mais surtout le Brésil, sont généralement les points où se dirige ensuite le bâtiment négrier. Bahia et Fernambouc expédient de forts bâtiments pour ce criminel trafic; Rio-Janeiro et Santos en envoient de plus petits, parmi lesquels des goëlettes ou des bricks, fins marcheurs, se mêlent parfois à des barques à demi-pourries et sans qualité nautique.

Souvent des navires des États-Unis se vendent à Bahia, à la Havane même, à des armateurs de négriers, mais ne sont livrables que sur un point désigné de la côte d'Afrique; en outre, les conditions de vente sont telles, que le prix du marché est beaucoup plus élevé si la livraison du navire a été faite par le capitaine américain aux négriers d'Afrique avec assez d'adresse pour assurer le succès de l'opération de traite; c'est alors que s'opèrent et la cession du navire et la transformation de ce navire en négrier[1], ainsi qu'il en a déjà été question précédemment; les équipages de matelots négriers se trouvent toujours en grand nombre dans les foyers de traite, prêts à armer ces navires en vue de leur nouvelle destination. Ces localités, en effet, regorgent de matelots espagnols ou brésiliens que les croiseurs jettent sur la plage, sans plus de façon, quand ils ont capturé un bâtiment négrier dans les environs; on estime que dans les foyers du golfe de Benin il s'en trouve de 100 à 150, mis à terre par les croiseurs anglais. Il faut que ce soit par suite d'une nécessité bien absolue qu'ils agissent de la sorte, car on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'ils fournissent ainsi aux traitants

négriers de nouveaux moyens pour perpétuer leurs opérations criminelles.

Les navires des États-Unis commencent à n'être pas les seuls à participer de cette manière au trafic des esclaves; les navires sardes se montrent à la côte dans le même but, et nul doute qu'il en serait de même de ceux de bien d'autres nations si la police n'en était rigoureusement faite par les croiseurs qui en sont chargés.

Bâtiments négriers en haute mer.

Supposons maintenant que le bâtiment négrier, trompant les croiseurs, ait atteint la haute mer, et voyons comment y sont logés ou plutôt *arrimés* les malheureux esclaves qu'il a embarqués précipitamment.

Deux ou trois plans de barriques pleines de l'eau destinée aux esclaves font le lest du navire, et remplissent le fond de la cale; sur ces barriques sont placées quelques planches qui forment un pont des plus irréguliers : c'est dans cet entre-pont improvisé que sont parqués les esclaves, lesquels ne peuvent s'y tenir souvent que couchés ou à peine accroupis, à cause du peu d'espace qui existe entre ces planches et le pont supérieur; souvent même les négriers, faute de planches, entassent leurs victimes sur les barriques même, entre lesquelles on jette d'ordinaire quelques rondins de bois d'arrimage. Telle est l'affreuse prison dans laquelle les esclaves croupissent des mois entiers, prison telle, que les souvenirs du barracon leur apparaissent riants comparativement; ils y sont entassés en si grand nombre qu'ils peuvent à peine s'y remuer, et l'atmosphère qu'ils y respirent est si fétide que les cas d'asphyxie ne sont pas rares; ils y deviennent la proie d'affreuses maladies sans obtenir aucun secours : aussi la mortalité qui règne dans ces prisons flottantes est-elle vraiment effrayante. La police des cales, la surveillance de l'eau, sont confiées à un ou deux nègres, les plus forts de la cargaison sous la direction d'un matelot blanc; ils jouissent, pour récompense, d'une ration illimitée de vivres et d'eau.

Le capitaine du navire et ses officiers sont couchés sur le pont dans des cabines; la chambre de derrière, qu'ils habitent d'ordinaire, est transformée en cambuse pour les vivres des blancs et des noirs.

Il est rare que les esclaves puissent se révolter à bord, grâce aux précautions que l'on observe de ne leur faire prendre l'air sur le pont que les uns après les autres; cependant il arrive

que ces insurrections ont lieu, et naturellement alors le navire, devenu le jouet des éléments, s'égare en pleine mer sous la direction de ses nouveaux maîtres.

Ainsi *le New-York Paper* racontait dernièrement « que le brick *le Lafayette* avait rencontré en mer un *schooner*, bâti à Baltimore, qui paraissait être en mer depuis trois mois; en approchant du navire, *le Lafayette* aperçut vingt-cinq à trente nègres sur le pont : quelques-uns étaient dans un état complet de nudité, d'autres avaient des couvertures sur le dos; l'un d'eux était vêtu de blanc. Cet étrange équipage était armé de fusils; celui qu'ils considéraient comme leur chef avait une montre d'or pendue à son cou; ils se parlaient entre eux, mais ne savaient pas un mot d'anglais. *Le Lafayette* pensa que c'était un navire négrier dont les esclaves s'étaient emparés; l'herbe croissait sur le navire, qui paraissait abandonné à la merci des éléments; on donna à l'équipage du pain et de l'eau, en attendant qu'on eût pris les mesures nécessaires pour le faire arriver aux États-Unis, dont il n'était éloigné que de 25 milles. »

On a souvent reproché aux capitaines des négriers d'avoir jeté un certain nombre de leurs esclaves à la mer lorsque, chassés par des croiseurs, ils croyaient que cette atroce extrémité leur donnerait, en allégeant leur navire, une supériorité de marche susceptible d'assurer leur fuite et leur salut. Si un pareil fait a été constaté jadis, nous ne sachons pas que de nos jours on en ait vu se renouveler l'affreux spectacle.

Les bâtiments négriers rendus à leur destination.

Bref, le négrier arrive sur les côtes du Brésil ou de Cuba; il y débarque sa cargaison de noirs, et cela d'autant plus aisément que les autorités du point de la côte où il met à terre ses noirs ferment souvent les yeux sur cette opération; le capitaine négrier trouve même à terre des barracons de dépôt tout installés, où les noirs sont logés et nourris jusqu'à ce que les planteurs voisins soient venus les examiner de pied en cap, les marchander, et enfin les acheter comme du vil bétail!

Alors commence pour les malheureux Africains le servage colonial, dans lequel nous ne les suivrons pas; mais, après avoir successivement étudié les différentes phases du criminel trafic des esclaves, nous allons calculer les bénéfices qu'en retirent les trafiquants, bénéfices qui doivent être énormes, comme on le pense bien, puisqu'ils leur font braver tant de chances périlleuses pour arriver au plus immoral des résultats!

Évaluation des frais et bénéfices qu'occasionne une opération de traite de 600 noirs, exécutée sur un navire de 120 tonneaux.

Prenons comme un exemple un brick-goëlette capturé dernièrement, lequel, à son départ du Brésil, avait coûté aux armateurs, tout armé et chargé de vivres en manioc, viandes sèches, légumes, etc., nécessaires à une cargaison de 600 noirs, la somme de . . . . 6,000 piast.

Son équipage se composait de 15 matelots, à chacun desquels on donnait 10 piastres par mois pendant tout le temps que devait durer l'opération de traite, plus 20 piastres d'avance au départ, et enfin 250 piastres plus tard, le navire une fois arrivé à bon port : total des frais relatifs à l'équipage. 4,050

Le capitaine était payé pour le voyage. 2,500

Le pilote ou second. 1,000

Le maître d'équipage. 500

Le navire, ainsi expédié du Brésil et arrivé à la côte d'Afrique, y prenait une cargaison de 600 esclaves, lesquels, d'après l'évaluation en marchandises que nous avons donnée dans le chapitre précédent, représentaient, à 25 francs l'un sur les marchés de l'intérieur ou du littoral la somme de. . . . 15,000

Mais ces noirs, une fois achetés à leurs premiers propriétaires, avaient été, comme nous l'avons vu, incarcérés dans des barracons d'un foyer de traite, dont le facteur-gérant, qui n'est autre que le correspondant des armateurs du Brésil, reçoit 10 p. 0/0 sur la vente de la cargaison d'esclaves au port d'arrivée, c'est-à-dire une somme assez forte que nous déterminerons plus bas. Le second facteur, l'interprète et les agents chargés d'acheminer les noirs de l'intérieur dans les barracons ont occasionné une dépense qu'on peut, en moyenne, estimer à. 450

Supposons que le séjour de ces noirs dans les barracons dure trois mois :

Le gardien en chef des barracons, qui est d'ordinaire un marin européen, est payé par mois 20 piastres; soit pour les trois mois. 60

L'aguador, ou distributeur de vivres et d'eau, reçoit 10 piastres par mois; soit pour les trois mois. . 30

A reporter. 29,590

Report.	29,590 piast.
La nourriture des 600 esclaves peut être estimée à 120 piastres par mois; soit pour les trois mois. .	3,600
Les frais d'embarquement peuvent être évalués à.	105
Le navire ainsi armé et pourvu de ses 600 esclaves qu'il a rapidement embarqués, se voit obligé d'en arrimer une centaine sur le pont; il arrive dans les environs d'un port du Brésil et les débarque sous les yeux de l'autorité, à laquelle il donne une piastre par tête de noir, afin d'obtenir la permission de les loger et mettre en vente dans de nouveaux barracons : c'est donc pour les 600 esclaves [1].	600
Puis, cette autorité lui fait remarquer que ses papiers de bord ne sont pas en règle; que 7 hommes seulement figurent sur le rôle d'équipage tandis qu'en réalité il se trouve 15 matelots à bord; pour faire taire ses nouveaux scrupules, on lui compte encore une somme de [1].	100
Et enfin les propriétaires des barracons brésiliens réclament à leur tour 2 piastres par tête de noir, soit	1,200
Total des frais du navire et des 600 noirs, rendus sains et saufs au Brésil.	35,195
Or, au Brésil, les jeunes esclaves arrivant d'Afrique se vendent, en moyenne, 250 piastres l'un : la vente des 600 noirs aura donc rapporté la somme de	150,000
Déduisant de cette somme les 10 p. o/o du directeur du foyer de traite africain, c'est-à-dire.	15,000
Il restera comme valeur représentative de la cargaison d'esclaves	135,000

Établissant enfin la différence entre cette dernière somme et celle mentionnée plus haut, qui établit

[1] Ces renseignements ont été obtenus à l'aide des négriers capturés par nos croiseurs, et que je ne me lassai pas d'interroger contradictoirement pour arriver à la connaissance de la vérité touchant les détails de leur criminel trafic. (*Note de l'Auteur.*)

le total des frais de l'expédition et de la cargaison,
il restera de bénéfice net. 99,805
c'est-à-dire plus de 500,000 francs.

A ce compte, deux opérations sur trois peuvent échouer, et il y a encore du bénéfice. Maintenant, si l'on considère que ce n'est pas une, mais trois ou quatre cargaisons d'esclaves que les armateurs négriers achètent à la fois, ce qui diminue beaucoup leur prix d'achat; que ce n'est pas un seul navire neuf, mais quatre ou cinq navires de peu de valeur, et bons tout au plus à naviguer entre les tropiques, que les armateurs de négriers arment et expédient à la côte pour tenter la fortune, on comprendra que les bénéfices doivent être encore plus élevés, puisque les frais, portés au maximum dans les calculs précédents, sont alors notablement diminués.

Les négriers considèrent donc que si une opération de traite sur quatre réussit, ils restent couverts de tous leurs frais. En cas pareil, il y a bénéfice pour eux, et même un bénéfice fort remarquable, si trois de ces navires négriers ayant été capturés avant d'avoir leurs esclaves à bord, le quatrième est parvenu à échapper aux croisières et à débarquer sa cargaison de noirs au Brésil.

Dans les calculs qui précèdent nous n'avons pas tenu compte des mortalités survenues parmi les esclaves pendant le trajet; le chiffre de ces mortalités est pourtant considérable, puisqu'en moyenne il atteint d'ordinaire le sixième de la cargaison : c'est donc le sixième des bénéfices qu'il faut retrancher du chiffre-balance que nous avons établi précédemment; ce chiffre est d'ailleurs tellement élevé lui-même, que l'ardeur du lucre n'en pousse pas moins activement les négriers à perpétuer leurs opérations criminelles.

Opérations de traite dites à *fret*

Quelquefois ces opérations se montent d'une autre manière : deux ou trois capitaines négriers, je suppose, se réunissent, achètent un navire et viennent tenter un coup de traite à la côte d'Afrique, sans y avoir d'ailleurs des relations de correspondance et d'intérêts réciproques établis avec les traitants des barracons; ils achètent alors les esclaves de ces derniers, tous frais antérieurs couverts, ce qui élève le prix de ces esclaves à la somme de 70 piastres l'un environ, et vont ensuite les revendre au Brésil ou à Cuba. Ces opérations, dites par les négriers opérations à fret, leur rapportent moins de bénéfices, mais leur occasionnent aussi beaucoup moins de risques et de tracas.

Jusqu'à ce jour on n'avait fait connaître que d'une manière assez vague le chiffre des dépenses et des bénéfices dont le trafic des esclaves était la source impure; nous n'avons rien épargné pour arriver, sous ce rapport, à la connaissance des données les plus positives, les plus détaillées; nous sommes descendu personnellement au sein des établissements de traite, nous avons même passé plusieurs jours au milieu des négriers sous des prétextes de commerce licite à organiser dans les localités voisines, et c'est ainsi que nous avons pu réunir les matériaux dont nous donnons l'exposé ci-dessus.

Nos lecteurs s'expliquent actuellement comment il se fait que, malgré les efforts des croiseurs européens, près de 50,000 esclaves sont encore importés du littoral africain sur le continent ou les îles de l'Amérique. Deux motifs principaux concourent à ce résultat : c'est, d'un côté, l'appât des bénéfices; de l'autre, l'extrême difficulté que l'on rencontre et que l'on rencontrera toujours à bloquer des foyers de traite clair-semés sur une immense étendue de côte.

Évaluation du nombre d'esclaves exportés d'Afrique dans les îles ou sur le continent d'Amérique.

On comprend, d'ailleurs, que le chiffre de ces importations d'esclaves soit fort difficile à établir exactement; la traite des noirs étant un trafic défendu, même à Cuba et au Brésil, où elle se fait cependant avec activité, les opérations en sont souvent assez dissimulées pour échapper aux investigations des personnes qui ont mission d'en constater le nombre et l'étendue. Toutefois, il est possible d'obtenir sur les lieux mêmes où arrivent et débarquent les cargaisons d'esclaves des appréciations pouvant servir de base à un calcul : telles sont les informations qu'obtiennent les consuls britanniques dans les ports du Brésil et ceux de la Havane; la notoriété publique et les agents de ces consuls eux-mêmes les mettent souvent sur la trace des circonstances qui ont accompagné ou suivi l'arrivée d'un bâtiment négrier dans le rayon des localités où s'exerce leur surveillance. Toutefois, ces indications sont fort imparfaites, et l'on n'y a recours que parce qu'il n'y a pas d'autres éléments de calculs probables à cet égard; nous admettons tellement le vague de ces renseignements, d'accord en cela avec les agents britanniques eux-mêmes, que nous doublons tout d'abord leurs chiffres officiels d'importations d'esclaves à Cuba et au Brésil; voici les relevés que nous empruntons à ces documents pour les années 1841, 1842, 1843, 1844 et 1845, lesquels documents ne s'étendent pas encore au delà :

ANNÉES.	IMPORTATIONS DE NOIRS	
	AU BRÉSIL.	À CUBA.
1841	8,370	9,000
1842	8,894	934
1843	14,891	8,000
1844	16,218	10,000
1845	16,000	900

c'est donc, en moyenne, 12,875 esclaves qui ont été débarqués annuellement au Brésil, d'après les documents imparfaits, mais officiels, des agents britanniques, et 5,767 à Cuba, soit 18,642 dans ces deux contrées. En doublant ces chiffres, nous arrivons à une moyenne approximative de 37,000 noirs débarqués annuellement sur le littoral du nouveau monde. Ajoutant maintenant à ce nombre le chiffre des mortalités survenues pendant les traversées, c'est-à-dire le sixième environ de la totalité des cargaisons, nous arrivons au chiffre de 43,000 esclaves exportés d'Afrique annuellement. Mais, s'il est vrai que le Brésil et Cuba soient les seuls pays que l'on doive considérer en réalité comme les grands marchés actuels d'esclaves, il n'est pas moins réel que les îles du Cap-Vert, du Prince et de Saint-Thomé en reçoivent encore annuellement une certaine quantité, soit par la voie du cabotage, soit par celle des négriers. En portant ce nombre à 2,000, nous serons peut-être plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité, et nous arriverons au chiffre de 45,000 esclaves transportés annuellement sur un continent lointain pour être employés aux rudes labeurs de l'agriculture coloniale. Si l'on ajoute maintenant à ce chiffre celui des mortalités qui résultent des guerres ou razzias entreprises en Afrique pour se procurer des esclaves, puis le chiffre des pertes dont les fatigues, les tortures endurées avant ou pendant le séjour au lieu du foyer de traite sont souvent la cause, c'est-à-dire le quart du chiffre de 45,00 environ, il reste à peu près constant que, chaque année, le trafic des esclaves arrache violemment 60,000 noirs à leur famille, à leur pays natal, pour enrichir quelques coupables spéculateurs du Brésil ou de Cuba.

En présence de ce douloureux spectacle, on s'écriera, sans doute : A quoi bon ces nombreuses escadres de croiseurs français, anglais, américains et portugais, et cette surveillance si

coûteuse en hommes et en argent, qui n'aboutit qu'à diminuer de quelques milliers à peine le chiffre toujours énorme des victimes de cet abominable trafic?

Il est, en effet, réel que si ces escadres, qui tiennent lieu du droit de visite réciproque sont nécessaires pour que chaque marine fasse elle-même la police de son pavillon et empêche les négriers d'usurper l'impunité de ce pavillon, d'un autre côté, les résultats obtenus sont minimes comparés aux sacrifices de toutes sortes que le système des croisières entraîne après lui.

Ce résultat, je l'avais prévu, développé personnellement aux conférences de Londres en 1845, alors qu'interrogé sur la situation de la traite des noirs et l'abandon du droit de visite, je tins le langage suivant devant M. de Broglie et le docteur Lushington :

« Mes dix années de navigation ou de séjour sur les côtes occidentales d'Afrique m'ont amené à penser que l'abolition complète de la traite des noirs sur cet immense littoral, à l'aide de croisières seulement, était chose impossible à réaliser, quelque nombreuses que fussent d'ailleurs les escadres en croisière.

« Mais qu'une escadre française en croisière, composée de 20 croiseurs dont le quart serait occupé à se ravitailler ou à rafraîchir ses équipages, suffirait pour faire avec succès la police du pavillon de France, et rendrait alors inutile le droit de visite concédé depuis 1833 à la Grande-Bretagne.

« Que l'interdiction de tout débarquement de marchandises européennes dans les foyers de traite serait un système bien plus efficace pour hâter la suppression du trafic des esclaves.

« Qu'en cas d'insuccès de ce système, il faudrait se mettre en mesure d'attaquer les factoreries à esclaves, en débarquant, à main armée et à l'improviste, à travers les remparts de brisants qui bordent les territoires de traite; que cette extrémité dernière, toute rigoureuse qu'elle parût, était peu de chose si on la rapprochait des actes de cruauté et d'immoralité profonde que la traite des noirs entraînait après elle. »

Après avoir développé ce système, je fis mieux : je m'offris pour l'exécuter.

L'effet de circonstances dont le récit ne trouve pas ici sa place, s'opposa à la mise à exécution de ce projet, lequel, divulgué par la publicité donnée d'habitude aux documents britanniques, fit prendre des mesures de précaution toutes particu-

lières aux traitants négriers du littoral africain ; ainsi, les barracons furent éparpillés sur la côte, éloignés de la plage et cachés dans les bois, comme nous l'avons déjà fait connaître dans le chapitre qui précède. Il en résulte que ce système présente actuellement des difficultés d'exécution beaucoup plus sérieuses qu'à cette époque. Faut-il cependant en rester là? Nous ne le pensons pas : l'honneur de l'Europe est intéressé à en finir avec la traite des noirs, et voici ce que nous écrivions à ce sujet dans le volume descriptif des côtes africaines, dont la publication a précédé de deux ans le présent ouvrage : « Les traitants espagnols et brésiliens font les commandes et les envois en marchandises dans l'intérieur de l'Afrique ; les rois africains les payent en esclaves, qu'ils recrutent autour d'eux avec leurs troupes ou leurs agents : c'est ainsi que se perpétue ce commerce criminel, longtemps encouragé par l'Europe, et dont la honte rejaillira sur cette Europe chrétienne et civilisée jusqu'à ce que ses efforts aient pu tarir la source du mal qu'elle a fait naître. » (Page 133.)

C'est qu'en effet c'est à l'Europe qu'il appartient de se liguer, de se coaliser pour frapper rigoureusement et sérieusement la traite des noirs. Ainsi donc qu'elle obtienne du Brésil, devenu le dernier refuge des négriers, l'assimilation de la traite à la piraterie et que l'on punisse dorénavant ces négriers comme pirates, soit qu'on les surprenne sur le littoral africain, ou en pleine mer, ou à leur débarquement sur les côtes du Brésil ou de Cuba ; que les autorités de cette contrée soient traitées de même lorsqu'elles favoriseront les opérations des négriers ; et alors on aura travaillé bien plus efficacement à déraciner ce commerce criminel ; enfin le dernier, le plus rude coup lui sera porté lorsque le travail libre existera seul sur les îles et le continent d'Amérique. Ici se termine notre excursion dans le domaine de la traite des noirs ; est-il besoin d'ajouter qu'indépendamment des mesures de rigueur qui doivent frapper les négriers de toute nation, en mer, comme sur l'un et l'autre continent, il importe de se préoccuper beaucoup du développement à donner au commerce licite sur toute l'étendue du littoral africain? L'expérience, en effet, nous a prouvé que, dans les pays africains soumis à la domination de la France et de l'Angleterre, non-seulement les transactions commerciales ayant pour objet les produits du sol avaient augmenté notablement la prospérité de

ces pays, tout en y déracinant les habitudes de traite d'esclaves, mais que les mœurs et le caractère des naturels avaient énormément gagné à ce contact avec la civilisation européenne.

Une autre mesure, dont nous avons pris l'initiative pendant que nous gouvernions le Sénégal, pourra contribuer beaucoup à éclairer et civiliser le continent africain : elle consiste dans la création d'un collége fondé au Sénégal même, vers lequel, de tous les points du littoral d'Afrique, 5 ou 600 jeunes noirs seraient dirigés pour y recevoir une éducation pratique, morale et toute française. Ce collége, qui renferme déjà une cinquantaine de jeunes noirs et mulâtres du Sénégal, ne s'est, jusqu'à ce jour, soutenu que grâce aux souscriptions volontaires de leurs parents. C'est une idée dont le germe demande à être développé, une création qui demande à être encouragée dans l'intérêt de la civilisation africaine. Que si la France répugne aux frais qu'entraîne une création de ce genre, l'Afrique n'est-elle pas en droit de lui répondre : « Vous qui êtes riche, qui êtes éclairée, ne soyez pas avare de vos richesses matérielles et morales envers mes enfants, que vous avez fait jadis massacrer, incarcérer et réduire en esclavage, non par milliers, mais par millions, pour satisfaire quelques-unes de vos luxueuses jouissances ! »

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

En résumant rapidement les divers chapitres contenus dans la première et la seconde partie du présent volume, ne sommes-nous pas en droit de conclure :

Que le mouvement commercial de notre possession du Sénégal est en grande voie de prospérité, puisque ce mouvement commercial, qui était en 1840 de 11,832,912 francs, avait atteint en 1846 le chiffre de 23,880,139 francs ;

Que ce progrès remarquable est dû surtout aux principes de liberté commerciale, principes que les sociétés privilégiées ont été, de tout temps, impuissantes à combattre par le succès ;

Que le mouvement de notre commerce s'est accru dans une proportion qui n'est pas moins satisfaisante, même sur les fractions de côte africaine indépendantes de tout établissement européen, là enfin où notre pavillon luttait en concurrence avec les pavillons anglais et américain ; que ce commerce, en effet, de 1,743,117 fr. en 1840, montait en 1846 à 10,502,380 francs, c'est-à-dire avait sextuplé en six ans ;

Que la création de comptoirs échelonnés de plus en plus dans le cœur de l'Afrique a puissamment contribué au progrès de notre commerce sénégalais en développant notre territoire d'échanges ;

Que, d'un autre côté, la politique ferme et conciliatrice tout à la fois de l'autorité sénégalaise est parvenue à garantir au commerce national une sécurité dont les résultats ont été féconds ;

Que nos comptoirs de la côte d'Ivoire, placés à l'embouchure de cours d'eau, dont le plus riche métal dore les rives, n'ont pas encore pris, soit timidité, soit impuissance, une assiette commerciale satisfaisante ;

Qu'un petit bâtiment à vapeur, mis à la disposition des agents

européens de ces comptoirs, leur permettrait de faire franchir à leurs marchandises les barres de rivière qu'ils n'ont point encore osé affronter, et de remonter jusqu'à leur source ces rivières devenues françaises, et inconnues cependant à la géographie comme au commerce;

Que ce petit vapeur pourrait ensuite pénétrer dans le *Kouara* ou *Niger* par la branche d'Owhyère, sur les bords de laquelle s'élevait jadis un établissement français;

Que le Gabon, ce magnifique point de relâche et de ravitaillement, ouvre aux colons français un champ fertile en denrées coloniales de tout genre, s'ils ont la volonté et les capitaux nécessaires pour s'y livrer à des entreprises agricoles;

Que notre commerce de fabrique, celui de Rouen principalement, a trouvé de nombreux débouchés dans l'accroissement du mouvement commercial de la France sur les côtes de l'Afrique occidentale;

Que la protection militaire accordée jusqu'à ce jour à la marine marchande par notre station navale doit lui être encore garantie, mais seulement alors que les chefs africains se rendent coupables de procédés violents à son égard;

Que la traite des noirs continue à se faire avec activité dans le fond du golfe de Benin et sur les côtes de Loango et du Congo, mais diminue sur les autres fractions du littoral africain;

Que la police de nos couleurs et celle des couleurs britanniques sont rigoureusement faites par les croiseurs des deux nations;

Qu'on ne peut en dire autant à l'égard du pavillon des États-Unis, qui couvre encore plus ou moins directement des opérations de traite d'esclaves[1];

Que les autorités portugaises ont enfin attaqué vigoureusement ce criminel trafic sur leur propre territoire, à la côte d'Angola, naguère ouverte aux transactions publiques des négriers;

Que les négriers brésiliens et espagnols peuvent compter et comptent, en effet, sur une impunité complète de la part des autorités du Brésil ou de Cuba quand ils y effectuent le débarquement de leurs esclaves[2];

[1] Les rapports des commandants des subdivisions de Benin et d'Angola s'accordent en cela avec les procès-verbaux d'enquête dressés à Londres sur la situation de la traite des noirs. (*Note de l'Auteur.*)

[2] Voir ce qui est dit, page 218, à ce sujet. (*Idem.*)

Que l'éparpillement des barracons à esclaves rend les mesures de rigueur à l'égard des négriers d'une exécution beaucoup plus difficile ;

Que l'Europe se doit à elle-même de tenir un langage sévère et ferme aux nations qui tolèrent encore la traite des esclaves sur leur territoire ;

Que la France, qui possède la plus riche colonie d'échanges de l'Afrique occidentale, doit donner au monde l'exemple d'une philanthropie éclairée, ne fût-ce qu'en expiation du passé ; qu'elle doit enfin développer sur une vaste échelle, à Saint-Louis du Sénégal, le collége africain dont j'ai jeté les premières bases en 1844, et y faire instruire 5 ou 600 jeunes gens venus de tous les points de l'Afrique ;

Que ces jeunes gens, expédiés en mission plus tard dans le cœur de l'Afrique ou de leur pays natal, y feraient rayonner peu à peu la civilisation et les idées françaises, dont ils seraient devenus d'intelligents apôtres ;

Que le système des croisières est impuissant à supprimer complétement le trafic des noirs, vu la multiplicité des points où l'on incarcère et embarque ces derniers à bord des négriers.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

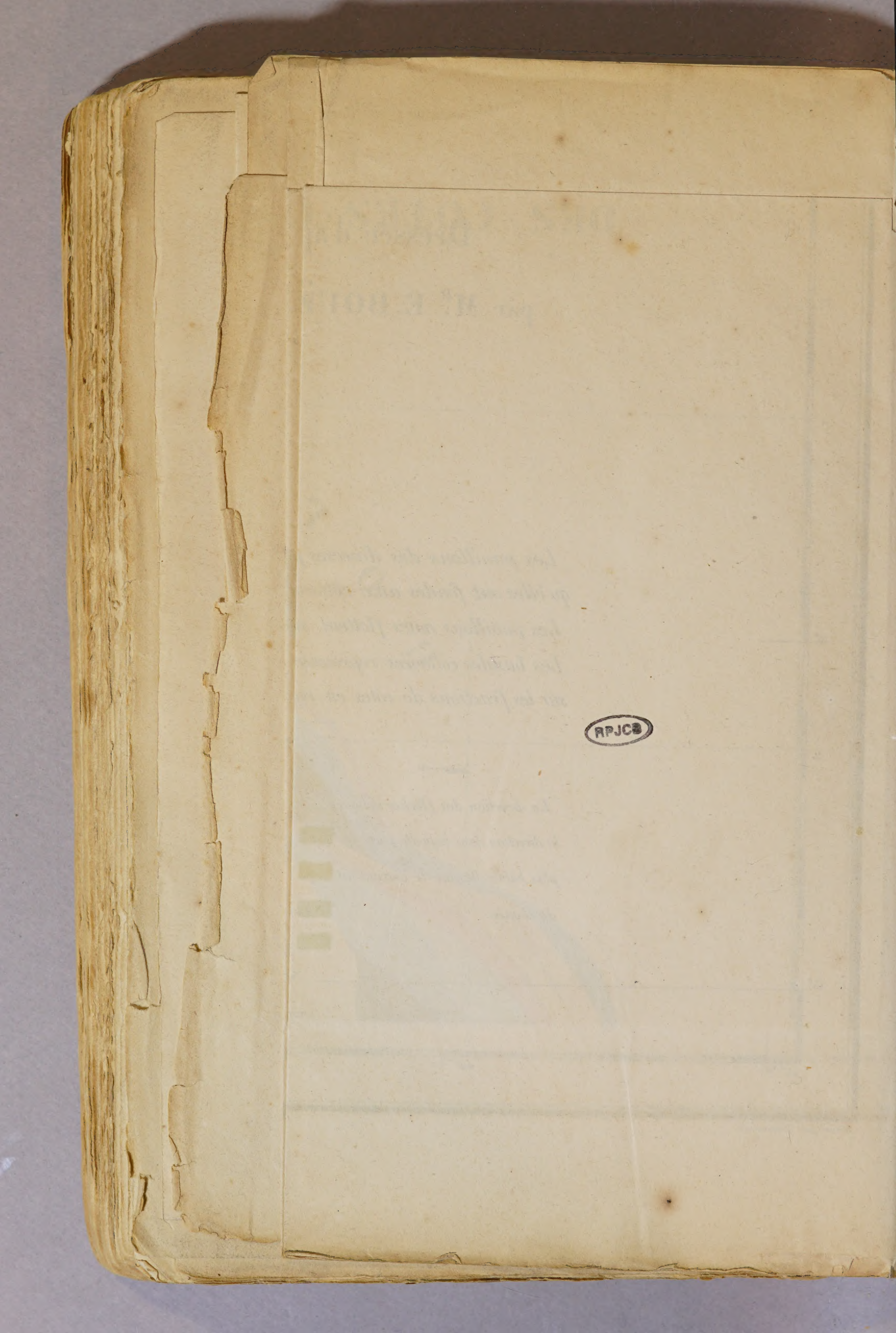
2e PARTIE. — TRAITE DES NOIRS.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.


CARTE
DU COURS
DU SÉNÉGAL, DE LA FALÉMÉ ET DE LA GAMBIE;
dressée d'après les documents les plus récents,
PAR Mr. E. BOUËT-WILLAUMEZ
Capitaine de Vaisseau.
NB. Le Cours du Sénégal depuis St. Louis jusqu'à Dagana, le Marigot des Maringouins, le lac Panié-Foûl, les Escales, toutes les principales positions du Wallo, ont été déterminés astronomiquement par Monsr. E. Bouët-Willaumez alors gouverneur du Sénégal.
(Le Cours du fleuve depuis Makana jusqu'aux Cataractes du Félou, à été dressé également d'après les documents recueillis par cet Officier, en 1836.)
Les positions du haut du fleuve, jusqu'à Makana, ont été déduites de M.M. Dupont et Dussault Officiers de Marine.
Le Cours de la Falémé est extrait du voyage de Mr. Anne Raffenel, et celui de la Gambie est dû à M.M. Owen et Leake.
La ligne rouge représente la route suivie par le gouverneur E. Bouët Willaumez, à travers le Cayor, le Wallo et le désert en 1843, avec une colonne mobile composée d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie.
La ligne bleue représente la route suivie par la commission d'exploration des mines d'or du Bambouk, dirigée par Mr. Huart Pharmacien en chef de la Marine.
SAHARA ou GRAND DÉSERT
Maures Trarzas
Maures Braknas
Maures Dowiches
OCÉAN ATLANTIQUE
WALLO
TORO (Province du Fouta)
FOUTA
DAMGA (Province du Fouta)
Désert du Bounoune
Ouarkorh
CAYOR
YOLOF
BAOL
SIN
SALUM
BARRA
BADIBOU
NYANI
WOLLI
Médina
YAMINA
EROPINA
BONDOU
BAMBOUK
GAYAGA
HAUT GALAM OU KAMERA
Bakel (Fort)
Boulibane
Cap Vert
Gorée
Cap Rouge
Cap de Naze
SÉNÉGAL FLEUVE
GAMBIE FLEUVE
JARRA
COMBO
FOINI
CANTORA
TENDA
FOUTA DJALLON
Cataractes du Félou
200 kilomètres
Gravé sur pierre par Schwaerer Aé. r. St. André des arts 60
Lith. de Thierry Frères




CARTE DE
DES CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE
Dressée d'après les documents les plus récens,
par Mr. E. BOUËT-WILLAUMEZ, Capitaine de Vaisseau,
1848.
AVERTISSEMENT.
Les pavillons des diverses puissances Européennes flottent sur les établissements principaux qu'elles ont fondés aux côtes d'Afrique.
Les pavillons noirs flottent sur les principaux foyers de traite de noirs.
Les bandes coloriées représentent approximativement, les produits commerciaux qui se traitent sur les fractions de côtes en regard des quelles on les a dessinées.
La direction des flèches indique la direction dans laquelle porte le plus habituellement le courant dit de Guinée.
Or en poudre ou en lingots.
Gomme du Sénégal.
Gomme Copale.
Huile de Palme.
Cuirs.
Graines, Comme Riz, Maïs, etc.
Pistaches ou Arachides
Bois de Teinture et d'Ebénisterie.
Bois de Construction.
La Cire.
L'Ivoire.
L'Orseille.
La Traite des noirs.
SAHARA OU GRAND DÉSERT
GOLFE DE GUINÉE
TOMBOUCTOU
BIROA
Diriman
GHOW
ZANBERMA
BAMBARA
SANGHI
TAKROUR
MAGHO
MOUSHI
MINIANA
GANOWA
KONG
TAKIMA
GHUNJA
YAGA
YARRIBA
BENIN
NAFRA
DAHOMEY
ACHANTIS
FANTIS
KANEM
LAC TCHAD
DARKARKA
BEGHERMI
BORNOU
GUANGARA
GOUBER
BOBYRA
ADAMOWA
Montagnes de la Lune
OUNDUMA ET BADEY
Côte de Sénégambie
Côte des Bissagots
Côte de Sierra Leone
Côte des Graines
Côte d'Ivoire
Côte d'Or
Côte de Benin
Côte de Calebar
Golfe de Biaffra
Côte du Gabon
GABON
Côte de Loango
LOANGO
Côte du Congo
CONGO
Côte d'Angola
ANGOLA
BENGUELA
Côte de Benguela
Cassange
C. Lopez
Ile d'Annobon
S.t Thomé
Gobbi
Camma
Pombo
Dingi
Quisama
Libolo
Sumbi
CAP VERT
Bambouk
Kotchi
Adam
Fouta Diallon
Timbo
Soulima
Dowiches
Bracknas
Trarzas


RPJCB

